रजिस्ट्री सं० डी० एल०-33004/99 REGD. NO. D. L.-33004/99

भारत का राजपत्र
The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY
भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4
प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 126] नई दिल्ली, मंगलवार, जून 12, 2007/ज्येष्ठ 22, 1929
No. 126] NEW DELHI, TUESDAY, JUNE 12, 2007/JYAISTHA 22, 1929

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 12 जून, 2007

सं. टीएएमपी/67/2005-केपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धाराओं 48, 49 और 50 के अधीन प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्द्वारा संलग्न आदेशानुसार कांडला पत्तन न्यास के दरमान के सामान्य संशोधन के लिए कांडला पत्तन न्यास के प्रस्ताव को अनुमोदन प्रदान करता है।

अनुसूची

मामला सं. टीएएमपी/67/2005–केपीटी

कांडला पत्तन न्यास ——— आवेदक

आदेश

(मई, 2007 के 15वें दिन पारित)

कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) का दरमान (एसओआर) पिछली बार अप्रैल, 2002 में संशोधित किया गया था। उस समय अनुसरित दो वर्षीय प्रशुल्क वैधता चक्र के आधार पर, दरमान (एसओआर) अप्रैल, 2004 में संशोधित किया जाना था। तत्पश्चात् इस प्राधिकरण ने तुना में प्रचालनों के लिए दरें अनुमोदित करते समय केपीटी को सलाह दी गई थी कि वह दरों की समीक्षा/संशोधन के लिए अपना बृहत् प्रस्ताव जून, 2005 तक भेजें। नवम्बर, 2005 में, केपीटी ने अपने दरमान की बृहत् समीक्षा के लिए प्रस्ताव दाखिल किया था। प्रस्ताव तैयार करते समय, केपीटी ने निम्नलिखित पर विचार किया है :

(i). वर्ष 2002 के दर संशोधन के पश्चात, मुख्यतः मूल्यह्रास में वृद्धि, निकर्षण पर व्ययं और प्रचालन तथा अनुरक्षण लागत में वृद्धि के कारण, प्रचालन लागत में 23.68 प्रतिशत तक वृद्धि हुई है।

(ii). निवेश पर 15 प्रतिशत प्रतिलाभ के साथ वर्ष 2002–03 से 2004–05 के लिए अधिशेष/घाटा निम्नवत् है:

(रुपये करोड़ों में)

	संपदा गतिविधि सहित			संपदा गतिविधि के अलावा		
विवरण	2002-03	2003-04	2004-05	2002-03	2003-04	2004-05
कांडला प्रभाग	(-)51.25	(-)77.91	(-)58.58	(-)24.23	(-)77.08	(-)66.65
वादिनार प्रभाग	51.76	46.95	38.97	51.76	46.95	38.97
समग्र पत्तन	0.51	(-)30.96	(-)19.61	27.43	(-)30.13	(-)27.68

(iii). कांडला प्रभाग ने 41.94 प्रतिशत की वृद्धि दर की अपेक्षा करते हुए वर्ष 2004–05 में रू0 66.65 करोड़ का घाटा दर्शाया है।

(iv). इस सिद्धांत पर कि यातायात क्या वहन कर सकता है और जीएमबी के स्वामित्व वाले निजी पत्तनों और मुन्द्रा तथा सिक्का में अन्य लघु पत्तनों द्वारा ऑफर की गई प्रतिस्पर्धी दरों पर विचार करते हुए और प्रति–सहायिकी को चरणबद्ध रूप में समाप्त करने संबंधी टीएएमपी के दिशा–निर्देशों को ध्यान में रखते हुए, प्रस्तावित गतिविधि–वार दर वृद्धि निम्नवत् है:

(प्रशुल्क में प्रस्तावित वृद्धि प्रतिशत में)

क्र.सं.	गतिविधि	कांडला प्रभाग	वादिनार प्रभाग
1.	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि	15%	शून्य
2.	पत्तन देयताएं	15%	15%
3.	पाइलटेज़	15%	15%
4.	बर्थ किराया	50%	15%
5.	विविध प्रभार	15%	15%

(v). गुजरात में विभिन्न लघु पत्तनों में वर्ष 2004–05 में 9.7 मी.ट. कार्गो प्रहस्तित किया गया है और इसका 59 प्रतिशत मुन्द्रा और सिक्का के निकटतम प्रतिस्पर्धी पत्तनों में प्रहस्तित किया गया है जिसमें मुख्यतः उर्वरक, खाद्यान्न, धातु, स्क्रेप, नमक, चीनी, कोयला, कच्चा तेल और पीओएल उत्पाद शामिल है। इन घटकों और कुछ अन्य के लिए, 15 प्रतिशत की एकसमान वृद्धि के स्थान पर घाटशुल्क में भिन्न–भिन्न प्रशुल्क वृद्धि प्रस्तावित की गई है। उर्वरक और कोयले पर घाटशुल्क में कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं की गई है। अयस्कों और खनिजों पर घाटशुल्क में कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं की गई है। अयस्कों और खनिजों पर घाटशुल्क में 11 प्रतिशत की कमी करने का प्रस्ताव किया गया है। खाद्यान्नों, धातु स्क्रेप, चीनी और ऑयल केक पर घाटशुल्क में 33 प्रतिशत, धातु पर 60 प्रतिशत तक, टिम्बर पर 80 प्रतिशत तक और अन्य घटकों पर 14 प्रतिशत तक वृद्धि किए जाने का प्रस्ताव किया गया है।

(vi). कांडला के पीओएल दरों और वादिनार में कच्चा तेल में कोई संशोधन प्रस्तावित नहीं किया गया है।

(vii). अतिरिक्त अवसंरचना सुविधा पर आगामी दो वर्षों के दौरान परिकल्पित रू0 60 करोड़ के निवेश के मद्देनजर भंडारण प्रभारों की दरों में 15 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित की गई है।

(viii). वर्ष 2002 में दर संशोधन के पश्चात पहले ही किए जा चुके रू0 76.18 करोड़ के निवेश (बर्थों पर रू0 43.72 करोड़ और क्रेनों पर रू0 32.46 करोड़) और क्रेनों तथा दो बर्थों पर निवेश किए जाने के लिए प्रस्तावित रू0 155 करोड़ के मद्देनज़र, कांडला प्रभाग में बर्थ किराया प्रभारों में 50 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है।

(ix). प्रशुल्क संशोधन से रू0 30.43 करोड़ प्रतिवर्ष का अतिरिक्त राजस्व अर्जित होने की संभावना है।

2.1. केपीटी ने अपने प्रस्ताव में केवल वर्ष 2005–06 और 2006–07 के अनुमान भेजे थे। इसके द्वारा दाखिल लागत विवरण पूर्ण नहीं पाए गए थे चूंकि संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देश तीन वर्षों की प्रशुल्क वैधता निर्धारित करते हैं और अगले तीन वर्षों अर्थात् 2006–07, 2007–08 और 2008–09 की लागत स्थिति में अनुमत्त किए जाने वाले संशोधन की सीमा निर्धारित करने के लिए पूर्व–मांग है। केपीटी ने वादिनर प्रभाग के लिए पृथक लागत विवरण भी नहीं भेजा था। इसके अलावा, प्रस्ताव में प्रस्तावित दरमान के मसौदा में प्रासंगिक निबंधन एवं शर्तों को शामिल नहीं किया गया था। चूंकि केपीटी द्वारा दाखिल प्रस्ताव हर प्रकार से पूरा नहीं था, इसलिए पत्तन से दिनांक 6 दिसम्बर, 2005 के पत्र के अधीन अनुरोध किया गया था कि वर्ष 2006–07 और 2007–08 के अनुमानों सहित प्रासंगिक अद्यतनीकृत लागत विवरण, कांडला और वादिनर प्रभागों के लागत विवरण, संपदा गतिविधि को छोड़कर लागत विवरण और प्रस्तावित प्रशुल्क संशोधन के कारण अनुमानित अतिरिक्त आय भेजें।

2.2. यहां तक कि पत्तन ने भी दावा किया है कि इस प्रस्ताव से रू0 30.43 करोड़ प्रतिवर्ष का औसत अतिरिक्त राजस्व अर्जित होने की संभावना है, भेजे गए लागत विवरणों से निम्नलिखित गतिविधि–वार स्थिति प्रकट होती है:

(रूपये करोड़ों में)

क्र.सं.	गतिविधि	अतिरिक्त आय		
		2006-07	2007-08	2008-09
1.	कार्गो प्रहस्तन	10.92	14.80	23.35
2.	पत्तन और गोदी	22.46	21.69	29.18
3.	रेलवे	00.00	00.00	00.00
4.	भूखंड और भवन	02.95	03.25	03.73
	कुल	36.33	39.74	56.25

3. केपीटी ने अपने पत्र दिनांक 20 दिसम्बर, 2005 के अधीन प्रासंगिक लागत विवरण भेजे थे। 27 दिसम्बर, 2005 को, यह प्रस्ताव प्रशुल्क मामला के रूप में पंजीकृत किया गया था और निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, इसे प्रयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियाँ मांगने के लिए अग्रेषित किया गया था। प्रयोक्ता संगठनों से जैसे और जब टिप्पणियाँ प्राप्त हुई उन्हें टिप्पणियों के लिए केपीटी को अग्रेषित कर दिया गया था। केपीटी ने कुछ प्रयोक्ता संगठनों की टिप्पणियों पर प्रतिसाद दिया था।

4. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, केपीटी से हमारे पत्र दिनांक 9 जून, 2006 द्वारा विभिन्न बिंदुओं पर निम्नलिखित सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। केपीटी ने अपना जवाब पत्र दिनांक 20 अक्तूबर, 2006 द्वारा भेजा था। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों में से कुछ प्रश्नों और उनपर केपीटी द्वारा भेजे गए जवाब नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	केपीटी से प्राप्त जवाब
(क).	सामान्य	
1.	अप्रैल, 2002 में पिछले सामान्य संशोधन के समय, प्रशुल्क की समीक्षा वर्ष 2002–03 और 2003–04 के पूर्वानुमानों पर आधारित थी। कृपया प्रभारों के वर्तमान बृहत् संशोधन का निर्णय करने के समय विश्वस्त पूर्वानुमानों के संदर्भ में वास्तवित प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की भिन्नताओं का, ऐसी भिन्नताओं के कारण स्पष्ट करते हुए, विश्लेषण भेजें।	वर्ष 2002–03 और 2003–04 के पूर्वानुमानों के संदर्भ में वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की भिन्नताओं का विश्लेषण, ऐसी भिन्नतों के कारण स्पष्ट करते हुए, दर्शाने वाला ब्योरा नीचे प्रस्तुत किया गया है: (रूपये लाखों में)

	2002-03		2003-04	
	लक्षित	प्राप्त	लक्षित	प्राप्त
यातायात (मि.मी.ट. में)	36.98	40.63	40.00	41.52
प्रचालन आय	198.92	211.97	223.03	210.91
प्रचालन व्यय	96.80	104.65	104.43	124.48
विविध और प्रशासन उपरिव्यय	33.40	37.55	35.74	41.08
वित्त और विविध आय	3.39	5.07	3.39	21.24
वित्त और विविध व्यय	10.42	39.73	11.20	25.32
अधिशेष	61.69	35.11	75.05	41.27

2.	संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के खण्ड 5.9 और 6.8 में विनिर्दिष्ट किया गया है कि प्रशुल्क उत्पादकता के स्तरों के निम्नतम स्तर से संबंधित होना चाहिए। तथापि, विभिन्न प्रचालनों/सेवाओं के लिए बनाए रखे जाने वाले उत्पादकता स्तरों के बारे में वर्तमान प्रस्ताव में कुछ भी नहीं कहा गया है। कृपया इस संबंध में स्पष्ट करें।	प्रत्येक विकसित परिसंपत्ति अथवा प्रत्येक किए गए उपाय द्वारा अर्जित प्रचालनात्मक दक्षता के बारे में बताना मुश्किल होगा। अतिरिक्त उच्च क्षमता क्रेनों के कारण, औसत टनभार प्रहस्तन में वृद्धि की गई है। प्रहस्तन की उच्चत दर के कारण, तीव्र संचलन में जलयानों की भीड़ नहीं होने से जलयानों के घुमाव समय में कमी आई है।
3.	पत्तनों का अनुमति दी गई है कि वे कम दरें वसूल करें और/अथवा उच्चतर रियायतें/छूट दें, यदि वे ऐसा चाहें। कृपया प्रशुल्क में कटौती और अनुमत उच्चतर रियायतें/छूट, यदि कोई हो, और यातायात वृद्धि पर ऐसे कदमों के प्रभाव के मद–वार ब्योरे दर्शाएं।	कांडला पत्तन में अधिसूचित प्रशुल्क में से निम्नलिखित रियायतें और छूट दी गई है: (i). मै0 भारत हैवी इलैक्ट्रिकल्स लि0 (बीएचईएल) के परियोजना कार्गो को घाटशुल्क में 0.05 प्रतिशत से 0.15 प्रतिशत की रियायत दी गई है। (ii). इस पत्तन में कंटेनर पोतों को अपसारण प्राथमिकता/निर्धारित विंडो प्रदान की गई है। दरमान के अनुसार अपसारण प्राथमिकता प्रभार वसूल करने के स्थान पर, पत्तन अतिरिक्त बर्थ किराया प्रभार अर्थात् सामान्य बर्थ किराया प्रभारों का दोगुना वसूल कर रहा है। उपर्युक्त रियायतों/छूट के कारण, परियोजना कार्गो और कंटेनरों को निकटवर्ती पत्तनों की ओर विपथित करने के स्थान पर कांडला पत्तन में रखा गया है।

		रियायत के कारण और सामान्य कार्गो वृद्धि के कारण वृद्धि की प्रतिशतता को बताना और अंतर करना मुश्किल है।
4.	अधिशेष जनशक्ति, यदि कोई हो, और संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के खण्ड 2.6.1 को ध्यान में रखते हुए, ऐसे जनशक्ति पर व्यय के आबंटन पर संक्षिप्त टिप्पणी भेजें।	जहां तक कांडला पत्तन न्यास का संबंध है, यहां कोई अधिशेष जनशक्ति नहीं है।
5.	संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के खण्ड 2.6.2 के अनुसार, विभिन्न प्रचालनों के संचालन समय और गति–प्रेक्षण अध्ययन और जरूरी विधि प्रक्रिया के पश्चात तदनुसार मैनिंग मान/माप तोल समायोजन आवश्यक है। कृपया इस मामले में की गई कार्रवाई के बारे में बताएं। कृपया दर्शाएं कि विभिन्न घटकों के लिए वर्तमान माप तोल कब निश्चित किया गया था।	कांडला पत्तन न्यास में परियोजना के रूप में कोई समय और गति–प्रेक्षण अध्ययनों की तकनीकों में से गति–प्रेक्षण अध्ययनों की तकनीकों में से एक गति–प्रेक्षण अध्ययन के सिद्धांतों को पद्धति और दक्षता पैरामीटर के रूप में अपनाया जा रहा है। एरगोनोमिक्स से मेल खाती उच्चतर क्षमता वाली क्रेनें श्रम दिवसों के किसी नुकसान के कारण निर्मित की गई हैं। भंडारण प्रबंधन में, कार्गो का संचलन ध्यानपूर्वक किया जाता है और अधिकतम क्षेत्र का उपयोग किया जाता है। पत्तन क्षेत्र में विभिन्न वाहनों और उपस्करों के मोशन्स के रूप में गति–प्रेक्षण अध्ययनों का पालन किया जाता है और नियंत्रित किए जाते हैं। कांडला पत्तन में किसी कंटेनर टर्मिनल की अनुपस्थिति में, प्रशुल्क संशोधन के प्रयोजन के लिए समय अध्ययन थोपा नहीं जा सकता। मैनिंग मान/माप तोल के बारे में यह उल्लेख किया गया है कि इसे समायोजित नहीं किया गया है चूंकि मैनिंग मान का मामला राष्ट्रीय अधिकरण के समक्ष लंबित है। अब, चूंकि अधिकरण ने अपना निर्णय दे दिया है, इसलिए मैनिंग मान और माप तोल के संशोधन के लिए आवश्यक कदम उठाए जाएंगे। विभिन्न घटकों के लिए वर्तमान माप तोल वर्ष 1979 में निर्धारित किया गया था और इसे वर्ष 1984 में संशोधित किया गया था। माप तोल के अगले संशोधन पर कार्यवाही की जा रही है।
6.	मामला सं. टीएएमपी/114/2001–2002 में इस प्राधिकरण के आदेश दिनांक 8 अप्रैल 2002 के पैरा 9 (ii) में यह कहा गया है कि पत्तन न्यासों के लिए यह उपयोगी होगा कि वे प्रस्ताव तैयार करने के स्तर पर स्वयं अपने प्रयोक्ताओं के विचार–विमर्श करें ताकि प्रस्तावित प्रशुल्क में बाजार प्रतिसाद को भी तैयार किया जा सके। कृपया सूचित करें कि दर संशोधन प्रस्ताव के बारे में व्यापार–जगत को विश्वास में लिया गया है अथवा नहीं।	पत्तन प्रयोक्ताओं के साथ कोई ज्यादा विचार–विमर्श नहीं किया गया था। पत्तन प्रयोक्ताओं की विभिन्न असोसिएशनों को कहा गया था कि वे दरों और शर्तों के संबंध में सुझाव दें और उनके सुझावों में से कुछ पर प्रस्ताव तैयार करने से पहले विचार किया गया है।
(ख).	यातायात	
1.	फार्म–II (क) के अनुसार वर्ष 2004–05 में प्रहस्तित टीईयू 180463 है; आयात 101066 और निर्यात 79397 है। प्रशासन रिपोर्ट वर्ष 2004–05 (विवरण सं. 6 पृष्ठ 21) के अनुसार, प्रहस्तित टीईयू 149255 परिगणित किए गए हैं। जब प्रशासन रिपोर्ट 2004–05 में दर्शाए गए आंकड़ों से तुलना की जाती है तो कांडला में प्रहस्तित कुल आयात, कुल शुष्क कार्गो और कुल प्रहस्तित कार्गो के मामले में मामूली अंतर भी देखे गए हैं। कृपया वर्ष 2002–03 से प्रहस्तित कंटेनर यातायात सहित सही यातायात भेजें।	कांडला पत्तन में वर्ष 2002–03 से 2004–05 में शुष्क कार्गो, द्रव पदार्थ, कंटेनरबद्ध कार्गो, वादिनर में कच्चा तेल, यानांतरण आदि के संबंध में प्रहस्तित कुल यातायात का ब्यौरा नीचे निर्दिष्ट किया गया है: (आंकड़े मी.ट. में)

		2002-03	2003-04	2004-05
	कांडला			
	आयात	8753396	9512908	12614977
	निर्यात	10373588	10308182	9544961
क	कुल (कांडला)	19126984	19821090	22159938
ख	वादिनार	21483957	21566909	18771848
ग	यानांतरण	21973	134834	619345
	कुल (क+ख+ग)	40632914	41522833	41551131

	कांडला			
	शुष्क (कंटेनर के अलावा)	11149738	11135233	11375236
	द्रव	5751825	6279951	8030732
	कंटेनर	2225421	2405906	2753970
	कुल टीईयू	(157264)	(170035)	(180917)
	– आयात	(80216)	(89369)	(101255)
	– निर्यात	(77048)	(80666)	(79662)

क	कुल (कांडला)	19126984	19821090	22159938
ख	वादिनार	21483957	21566909	18771848
ग	यानांतरण	21973	134834	619345
	कुल (क+ख+ग)	40632914	41522833	41551131

2. कृपया स्पष्ट करें कि यातायात पूर्वानुमान 5 वर्षीय/वार्षिक योजना में पूर्वानुमानों और वार्षिक योजना में यथा विनिर्दिष्ट वर्तमान/संभावित वृद्धि और संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खण्ड 2 5.1 में यथा विनिर्दिष्ट वर्तमान/संभावित वृद्धि के अनुसार हैं अथवा नहीं।

जी हाँ, यातायात पूर्वानुमान वार्षिक योजनाओं, बजट आदि में पूर्वानुमानों के अनुसार हैं। तथापि, यातायात पूर्वानुमान तैयार करते समय भविष्य में क्षमता सृजन और आर्थिक वृद्धि आदि को ध्यान में रखा गया है।

3. कृप्या बजट अनुमानों और मंत्रालय द्वारा निर्धारित लक्ष्य के आलोक में भावी तीन वर्षों के वास्तविक और पूर्वानुमानों के संदर्भ में अधुनातित वर्ष 2005–06 के घटक–वार यातायात आंकड़े भेजें।

वर्ष 2005–06 के घटक–वार वास्तविक यातायात आंकड़े और भावी तीन वर्षों के पूर्वानुमानों को दर्शाने वाला विवरण प्रस्तुत किया गया है। यातायात पूर्वानुमान पत्तन प्रयोक्ताओं द्वारा दिए गए संकेतों और पिछले वर्षों के दौरान प्रहस्तित यातायात के झुकाव, क्षमता वृद्धि, आर्थिक वृद्धि आदि के आधार पर अनुमानित किए गए हैं:

	वास्तविक		अनुमान	
	लक्षित 2005-06	प्राप्त 2006-07	लक्षित 2007-08	प्राप्त 2008-09
कांडला में द्रव आयात	74.71	81.00	81.56	84.29
कांडला में शुष्क आयात	67.81	97.49	100.10	125.36
कांडला में द्रव निर्यात	9.91	22.37	23.61	25.12
कांडला में शुष्क निर्यात	91.83	88.81	84.90	129.64
आयात वादिनार	204.92	22.23	230.00	231.00
	449.18	509.90	520.17	595.41

4. पोतों की संख्या और विदेशगामी और तटीय के ब्योरे के साथ प्रहस्तित किए जाने के लिए प्रस्तावित ऐसे पोतों की जीआरटी भेजे जाने की आवश्यकता है।

पोतों की संख्या और विदेशगामी तथा तटीय के ब्योरे के साथ प्रहस्तित किए जाने के लिए प्रस्तावित ऐसे पोतों का जीआटी दर्शाने वाला विवरण नीचे प्रस्तुत किया गया है:

जीआरटी	2006-07		2007-08	
	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
0-10000	271378	436619	1631042	436619
1000-30000	576679	89428	803349	89428
30000-60000	2544173	-	-	-
कुल जीआरटी	3392230	526047	2434391	526047
पोत की संख्या	168	72	249	72

जीआरटी	2008-09		2009-10	
	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
0-10000	1635433	436619	230556	436619
1000-30000	805512	89428	489930	89428
30000-60000	-	-	2161458	-
कुल जीआरटी	2440945	526047	2881944	526047
पोत की संख्या	249	72	143	72

(ग).	वित्तीय/लागत विवरण	
1.	वार्षिक लेखों/संशोधित बजट पूर्वानुमानों के साथ आंकड़ों का विधिवत् मिलान करते हुए विभिन्न गतिविधियों और उप गतिविधियों के लिए कांडला प्रभाग, वादिनार प्रभाग और समग्र पत्तन के पृथक लागत विवरण प्रस्तुत करें। कांडला में द्रव कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए पृथक लागत विवरण भी भेजें। कांडला और वादिनार प्रभागों के बीच लागत विवरणों में बांटे गए व्यय का आधार भी भेजें।	विभिन्न गतिविधियों और उप गतिविधियों के लिए कांडला प्रभाग, वादिनार प्रभाग और समग्र पत्तन के लिए पृथक लागत विवरण प्रस्तुत किया गया है। कांडला में द्रव कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए लागत विवरण भी भेजा गया है। आंकड़े कांडला और वादिनार प्रभाग के लिए आरक्षित वास्तविक राशि पर आधारित है, कांडला और वादिनार प्रभाग के लिए पृथक लेखा बनाए गए हैं।
2.	कृपया पिछले सामान्य संशोधन के समय वर्ष 2002–03 और 2003–04 के लिए अनुमानित आय-व्यय और नियोजित पूंजी में भिन्नताओं को दर्शाने वाले विवरण के साथ–साथ इन दो वर्षों के वास्तविक आंकड़े भेजें। विश्लेषण भी करें और भिन्नताओं के कारण, यदि कोई हों, स्पष्ट करें।	पिछले सामान्य संशोधन के समय वर्ष 2002–03 और 2003–04 के लिए अनुमानित आय, व्यय और नियोजित पूंजी में भिन्नता के साथ–साथ इन दो वर्षों के वास्तविक आंकड़ों का विवरण भिन्नताओं के कारणों सहित भेजा गया है।
3.	स्वीकार्य व्यय और अनुमति–योग्य प्रतिलाभ के लिए लेखांकन के पश्चात अधिशेष/घाटा बताने के लिए वर्ष 2002–03 और 2005–06 के लिए निर्धारित प्रारूप में लागत विवरण भेजें। ये ब्योरे संशोधित लागत प्रारूपों के प्रपत्र–7 में भेजें।	वर्ष 2002–03 से 2005–06 के लिए संशोधित लागत प्रारूपों के प्रपत्र–7 में लागत विवरण भेजा गया है।
4.	(i) वास्तविक आंकड़ों के आधार पर वर्ष 2005–06 के लागत विवरण तैयार करें और वर्ष 2006–07 के अनुमान अधुनातन करें। वर्ष 2006–07, 2007–08 और 2008–09 के लागत विवरणों में परिणामी समायोजन, यदि कोई हों, भी किए जाएं।	वास्तविक आंकड़ों के आधार पर वर्ष 2002–03 से 2008–09 के लागत विवरण भेजे गए हैं।
	(ii) चूंकि वर्ष 2006–07 पहले ही शुरू हो चुका है और निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि 3 वर्ष है, इसलिए अनुमोदित किए जाने वाले संशोधित प्रशुल्क को वर्ष 2009–10 तक बढ़ाया जा सकता है। इसलिए, वर्ष 2009–10 के लागत अनुमान भेजे जाएं।	वर्ष 2009–10 का लागत विवरण भेजा गया है।
5.	प्रशुल्क प्रस्ताव का वार्षिक वित्तीय विवक्षा, मौजूदा वर्ष अनुवर्ती वर्षों के लिए वर्ग–वार भी भेजे जाएं।	प्रशुल्क प्रस्ताव का वार्षिक वित्तीय विवक्षा, मौजूदा वर्ष और अनुवर्ती वर्षों के लिए वर्ग–वार भेजा गया है।
6.	मंत्रालय के साथ किए गए वर्तमान एमओयू की प्रतिलिपि भेजें।	मंत्रालय के साथ किए गए वर्तमान एमओयू की प्रतिलिपि प्रस्तुत की गई है।
7.	अलग–अलग प्रशुल्क मदों पर विधिवत् विचार करते हुए आय अनुमानन का विस्तृत परिकलन भेजें।	अलग–अलग प्रशुल्क मदों पर विचार करते हुए आय अनुमान का परिकलन प्रस्तुत किया गया है।
8.	कृपया पिछले दो वर्षों के कार्गो और कंटेनर के औसत विराम समय का विश्लेषण भेजें। वर्ष 2006–07 से 2008–09 के लिए विलंबशुल्क और भंडारण आय के अनुमानन के लिए सुविचारित औसत विराम समय भेजा जाए।	विराम समय : (क) शुष्क बल्क – आयात 13.10 दिन, निर्यात 13.80 दिन है, (ख) ब्रेक बल्क – आयात 13.00 दिन, निर्यात 11.30 दिन है, (ग) कंटेनरों के मामले में, चूंकि 80 प्रतिशत कंटेनर वर्तमान में सी.डब्ल्यू.सी. – सी.एफ.एस. द्वारा प्रहस्तित किए जा रहे हैं, इसलिए विराम समय को निम्न निर्दिष्ट रूप में विभाजित किया गया है: – सी.डब्ल्यू.सी. – सी.एफ.एस. में : आयात कंटेनरों का विराम समय 5 दिन, और निर्यात कंटेनरों के

		लिए 0.70 दिन है। ज्यादातर, आयात कंटेनरों के 95 प्रतिशत की सुपुर्दगी 3 दिन के भीतर की जाती है और निर्यात कंटेनरों के 100 प्रतिशत की 24 घंटे के भीतर निकासी की जाती है। — कांडला पत्तन में लाइसेंस करार, कांडला पत्तन और केन्द्रीय भंडारण निगम (सी. डब्ल्यू.सी.) के बीच, के अनुसार, सी.डब्ल्यू.सी. को 72 घंटों के भीतर आयात कंटेनरों को हटाना होता है, परंतु इसके लिए यह सामान्यतः 1 से 2 दिन लेता है। पत्तन में कंटेनरों का निर्यात विराम समय भी 1 से 2 दिन है। वर्ष 2006–07 से 2008–09 के लिए विलंबशुल्क और भंडारण आय के अनुमानन के लिए औसत विराम समय के उपर्युक्त ब्योरों पर भी विचार किया गया है।
9.	डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क के परिकलन के लिए सुविचारित विदेशी मुद्रा विनिमय दर दर्शाएं। अनुमानन प्रचलित विनिमय दर के संदर्भ में अद्यतनीकरण किया जाए। विदेशी मुद्रा विनिमय दर के उतार–चढ़ाव के कारण अतिरिक्त आय का अनुमान भी लगाया जाए और आय विवरण में शामिल किया जाए।	जहां तक विदेशी दरों का संबंध है, रूपए की दर में बढ़ोतरी कर डॉलर दर में परिवर्तित करने के स्थान पर वर्तमान दर में 15 प्रतिशत बढ़ोतरी की गई है। इस प्रकार, विदेशी मुद्रा विनिमय भिन्नताओं पर प्रत्यक्ष रूप में विचार नहीं किया गया है।
10.	प्रदान किए गए बीओटी ठेकों से केपीटी को प्राप्त होने वाली आय के साथ क्या किया गया यह स्पष्ट नहीं है। विभिन्न शीर्षों (अर्थात् रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा, पट्टा किराया, अपफ्रंट आदि) के अधीन प्राप्ति–योग्य ऐसी आय का ब्योरा भेजा जाए। यह विदित है कि कंटेनर टर्मिनल के प्रचालन के लिए केपीटी पहले ही बीओटी रियायत दे चुका है। इस लेखा पर होने वाली अनुमानित आय ब्योरा भी भेज जाए और लागत विवरणों में शामिल किया जाए। इस संबंध में, संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों का खण्ड 2.8.7 का अवलोकन करें।	कोई अधिशेष लेबर नहीं है और इसलिए अधिशेष लेबर पर राजस्व हिस्सा के प्रयोग का कोई प्रश्न ही नहीं है। पत्तन अवसंरचना सुविधाओं के सृजन और/अथवा आधुनिकीकरण के प्रयोजन के लिए कोई एस्क्रो खाता नहीं चलाया जा रहा है क्योंकि केपीटी में जब इन बीओटी परियोजनाओं का कार्य (ये परियोजनाएँ हैं – इफको जेट्टी, एस्सार, एसपीएम, सीएफएस और अब कंटेनर टर्मिनल) सौंपा गया था उस समय ऐसा कोई खण्ड नहीं था। आगे पट्टा किराया आय, अपफ्रंट आय पट्टा किराये के संबद्ध आय कोड के अधीन जमा किया जा रहा है। कांडला में सीएफएस के लिए सीडब्ल्यूसी से प्राप्त रॉयल्टी आय को विविध आय शीर्ष के अंतर्गत जमा किया जा रहा है। कांडला में कंटेनर फ्रेट स्टेशन के लिए सीडब्ल्यूसी द्वारा किए गए भुगतान के ब्योरे प्रस्तुत किए गए हैं। जहां तक कंटेनर टर्मिनल के विकास का संबंध है रॉयल्टी राजस्व का अनुमान इस परिस्थिति में नहीं दिया जा सकता क्योंकि लागू प्रभारों का प्रस्ताव/मै0 एबीजी की दर टीएएमपी द्वारा इसे अधिसूचित किए जाने पर एक बार ही उपलब्ध होगी। मै0 एबीजी द्वारा टीएएमपी को प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया है। प्राप्त अपफ्रंट शुल्क रू0 100 मिलियन विविध प्रभावों के अधीन जमा किया गया है। लाइसेंस शुल्क अनुसूची प्रस्तुत की गई है।
11.	लागत विवरण में – कांडला (संलग्नक II) सभी सेवाओं अर्थात कार्गो प्रहस्तन और भंडारण, पत्तन और गोदी सुविधा, रेलवे कार्य, संपदा किराये, टाऊनशिप और प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन उपरिव्यय संबंधी वर्ष 2006–07 के व्यय में वर्ष 2005–06 से वास्तविक में 10 प्रतिशत तक एकसमान रूप से वृद्धि का अनुमान लगाया गया है। वर्ष 2007–08 के लिए व्यय पिछले वर्ष 2006–07 से लगभग 15 प्रतिशत तक वृद्धि का अनुमान लगाया गया है। इसी प्रकार, वर्ष 2008–09 के लिए व्यय पिछले वर्ष 2007–08 से लगभग 10 प्रतिशत तक बढ़ने का अनुमान लगाया गया है। वास्तव में, कांडला प्रभाग में पिछले वर्ष (259.93 लाख टन से 250	वर्ष 2006–07 से 2008–09 के लागत विवरण 4.5 प्रतिशत वृद्धि और वेतन में 15 प्रतिशत वृद्धि और वर्ष 2007–08 में क्योंकि मजदूरी संशोधन वर्ष 2007 से देय है, पर विचार करते हुए संशोधित किया गया है।

	लाख टन) की अपेक्षा वर्ष 2006–07 में प्रहस्तित किए जाने के अनुमानित यातायात में लगभग 4 प्रतिशत की कमी है। इस तथ्य को ध्यान में रखकर और यह भी स्वीकार करते हुए कि संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के खण्ड 2.5.1 के अनुसार व्यय पूर्वानुमानों में वृद्धि सभी वस्तुओं के थोक मूल्य सूचकांक के मौजूदा संचलन के संदर्भ में होनी चाहिए जोकि वर्ष 2005–06 के लिए 4.47 प्रतिशत (4.5 प्रतिशत में पूर्णांकित) बताया गया है, उल्लिखित स्तर से अधिक केपीटी द्वारा सुविचारित लागत में वृद्धि को सही ठहराए जाने की आवश्यकता है विशेष रूप से मजदूरी लागत, ईंधन, भंडार और मरम्मत तथा अनुरक्षण के संदर्भ में।	
12.	पट्टा और किराये तथा टाऊनशिप से प्राप्त आय को वर्ष 2005–06 के लिए (रू0 21.71 करोड़) व्यनुपाती अनुमानित किया गया है जब इसकी वर्ष 2004–05 (रू0 12.89 करोड़) से तुलना की जाती है। इसके कारण भेजें। कृपया वर्ष 2005–06 के लिए वास्तविक आय और अनुवर्ती वर्षों के लिए अनुमानित आय समायोजित करें।	पट्टा और किराये तथा टाऊनशिप से होने वाली आय संबंधी आंकड़ों को गलत लिया गया प्रतीत होता है क्योंकि वर्ष 2004–05 के लिए पट्टा और किराये तथा टाऊनशिप की वास्तविक आय रू0 21.71 करोड़ है और वर्ष 2003–04 के लिए वास्तविक आय रू0 12.89 करोड़ है। वर्ष 2005–06 के लिए वास्तविक आय रू0 11.94 करोड़ है।
13.	वर्ष 2004–05 से 2008–09 के लिए वित्त एवं विविध आय (एफएमआई) और वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई) शीर्ष के अधीन शामिल घटकों का ब्योरा भेजा जाए।	लागत विवरण में वित्त एवं विविध आय पर विचार नहीं किया गया है। वित्त एवं विविध व्यय में केवल सेवानिवृत्त लाभ/अनुग्रहपूर्वक भुगतानों और बट्टे खाते डाले गए नुकसानों पर विचार किया गया है जिसका वर्ष–वार ब्योरा नीचे दिया गया है: **वित्त और विविध व्यय** (रुपये करोड़ों में) 2004-05 / 2005-06 / 2006-07 / 2007-08 / 2008-09 सेवानिवृत्ति लाभ/अनुग्रहपूर्वक भुगतान: 10.03 / 4.75 / 4.96 / 5.19 / 5.42 बट्टा खाता हानियाँ: 3.02 / 0.08 / 0.08 / 0.09 / 0.09 **कुल: 13.05 / 4.83 / 5.04 / 5.28 / 5.51**
14.	कृपया स्पष्ट करें कि पीएफ, पेंशन और उपदान पर अनुमानित व्यय इन वर्षों के दौरान जीवनांकिक मूल्यांकन अथवा वास्तविक/अनुमानित संवितरणों के आधार पर पेंशन/उपदान निधि में वार्षिक अंशदानों का प्रतिनिधित्व करते हैं अथवा नहीं। यदि यह वार्षिक अंशदान का प्रतिनिधित्व करते हैं तो कृपया पेंशन निधि स्थिति के ब्योरे और जीवनांकिक मूल्यांकन की प्रतिलिपि भेजें।	जी हाँ, पीएफ पेंशन एवं उपदान पर अनुमानित व्यय जीवनांकिक मूल्यांकन के आधार पर पेंशन/उपदान निधि में वार्षिक अंशदान का प्रतिनिधित्व करता है। पेंशन निधि स्थिति के ब्योरे और जीवनांकिक मूल्यांकन की प्रतिलिपि प्रस्तुत की गई है।
15.	कृपया इस बात की पुष्टि करें कि एक बार होने वाले व्ययों जैसे– मजदूरी/पेंशन में बकाया राशि, वीआरएस प्रतिपूर्ति आदि को संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के खण्ड 2.5.2 के अनुसार यातायात संशोधन के लागत विवरणों में शामिल नहीं किया गया है।	इस बात की पुष्टि की जाती है कि एक बार होने वाले व्यय जैसे – मजदूरी/पेंशन में बकाया राशि, वीआरएस प्रतिपूर्ति आदि को यातायात संशोधन के लागत विवरण में शामिल नहीं किया गया है।
16.	वित्त एवं विविध आय और वित्त एवं विविध व्यय तथा मुख्य गतिविधियों/उप गतिविधियों के प्रबंधन और सामान्य उपरिव्ययों के प्रभाजन का आधार भेजा जाए। इस बात की पुष्टि भी की जाए कि यह संशोधित लागत प्रभारों के प्रपत्र 4क में दिए गए सामान्य अनुदेशों के अनुसार है, यदि नहीं तो भिन्नताओं के कारण स्पष्ट करें।	वित्त एवं विविध आय, वित्त एवं विविध व्यय और मुख्य गतिविधियों/उप गतिविधियों के प्रबंधन और सामान्य उपरिव्ययों के प्रभाजन का आधार भेजा गया है। इसकी पुष्टि की जाती है कि उपर्युक्त प्रभाजन का आधार संशोधित लागत प्रारूपों के प्रपत्र 5–क में दिए गए सामान्य अनुदेशों के अनुसार है।

17.	कृपया पुष्टि करें कि मूल्यह्रास की परिगणना संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के खण्ड 2.7.1 अर्थात कम्पनी अधिनियम के अनुसार अंगीकृत जीवन मानकों का अनुसरण करते हुए स्ट्रेट लाइन पर की गई है। यदि नहीं, तो कृपया संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों का विधिवत् पालन करते हुए अनुमानन में जरूरी संशोधन करें। निवल अचल परिसंपत्तियों, नियोजित पूंजी और उसपर प्रतिलाभ के अनुमानन में उपयुक्त संशोधन करें।	जी हाँ, मूल्यह्रास परिसंपत्तियों के जीवनकाल पर आधारित स्ट्रेट–लाइन पद्धति पर परिगणित किया गया है।
18.	यह देखा गया है कि ऋण पर ब्याज को व्यय के रूप में घटाया गया है और नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ (आरओसीई) पूरी नियोजित पूंजी पर दावाकृत किया गया है। इससे ब्याज की दोबार गणना हुई है। ब्याज तत्व को लागत विवरणों से अलग रखा जाए।	मामूली ब्याज राशि रू0 15 लाख को सभी गतिविधियों में प्रभाजित किया गया है जिसका लागत पर कोई महत्वपूर्ण प्रभाव नहीं पड़ता है, तथापि, यथा निदेश ब्याज तत्व की लागत विवरण से अलग रखा गया है।
19.	वर्ष 2005–06, 2006–07, 2007–08 और 2008–09 के दौरान पूर्ण तथा शुरू होने के लिए संभावित परिसंपत्तियों की प्रत्येक गतिविधि के लिए एक सूची भेजें। ऐसे निवेश निर्णय लेने के लिए विश्वस्त परियोजना/व्यवहार्यता रिपोर्ट के ब्योरे उन रिपोर्टों में शामिल अनुशंसाओं के सार के साथ अवलोकन के लिए भेजें। कृपया प्रस्तावित परियोजनाओं के निष्पादन की वर्तमान स्थिति, जिसे विचार के लिए नियोजित पूंजी में शामिल किया गया है, भेजें।	प्रत्येक गतिविधि/उप गतिविधि के लिए वर्ष 2005–06, 2007–08 और 2008–09 के दौरान पूर्ण और शुरू होने की संभावना वाली परिसंपत्तियों की सूची प्रस्तुत की गई है। ऐसे निवेश निर्णय लेने के लिए विश्वस्त पयोजना व्यवहार्यता रिपोर्ट (स्थायी समिति टिप्पणियाँ) के ब्योरे शामिल अनुशंसाओं के सार के साथ भेजे गए हैं।
20.	कृपया पुष्टि करें कि उन परिसंपत्तियों जिन्हें पूरी तरह से शुरू किया गया है और प्रयोग में है, को निवल प्रखंड में शामिल किया गया है और परिसंपत्तियां जिनका निपटान अथवा हटा लिया गया है, को निवल प्रखंड से अलग रखा गया है।	यह पुष्टि की जाती है कि केवल उन्हीं परिसंपत्तियों के निवल प्रखंड में शामिल किया गया है जो पूरी तरह से शुरू हो चुके है और प्रयोग किए जा रहे हैं और ऐसी परिसंपत्तियों को निवल प्रखंड से अलग रखा गया है जिनका निपटान कर दिया गया है अथवा हटा लिया गया है।
21.	कृपया अचल परिसंपत्तियों की अनुसूची को संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के खण्डों 2.9.5, 2.9.7 और 2.9.8 के अनुसार व्यापारिक परिसंपत्तियों, व्यापार संबंधी परिसंपत्तियों और सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों के रूप में वर्गीकृत और यथा लागू आरओसीई परिकलित करें।	अचल परिसंपत्तियों की संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के अनुसार व्यापारिक परिसंपत्तियों, व्यापार संबंधी परिसंपत्तियों और सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों के रूप में पहले ही वर्गीकृत किया गया है और आरओसीई भी तदनुसार पहले ही परिकलित किया गया है। ऐसी परिसंपत्तियों की सूची प्रस्तुत की गई है।
22.	संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के खण्ड 2.6.3 द्वारा सकल प्रखंड में प्रत्येक प्रस्तावित संवर्धन के कारण इकाई प्रचालन लागतों में कमी, यदि कोई हो, अतिरिक्त यातायात/व्यापार अनुमान, प्रचालन दक्षता में सुधार को दर्शाया जाए।	भारी यातायात जो अगले कुछ वर्षों के दौरान इस पत्तन में होने वाला है और कांडला में यातायात में मौजूदा उभार को देखते हुए, विभिन्न परियोजनाओं जैसे – बर्थों का निर्माण, बार्ज स्थल, गोदाम, क्रेनें, चैनल का निकर्षण आदि को भीड़ से निपटने के लिए शुरू किया गया है। इस प्रकार इस स्थिति से निपटने के लिए दक्षता में सुधार लाने के लिए उपाय किए जा रहे हैं न कि विलोमतः अर्थात् कार्गो आकर्षित करने के लिए दक्षता में वृद्धि। पत्तन ने अवसंरचना के संवर्धन के अलावा विभिन्न उपाय किए हैं जैसे – धर्म कांटों की अनुमति, बैगिंग प्लांट्स, अपने कार्गो के लिए निजी व्यक्ति द्वारा कार्गो प्रहस्तन उपस्कर, भंडारण स्थान का अधिकतम उपयोग, बिना बाधाओं के कार्गो का आसान संचलन, बर्थिंग और भंडारण नीतियां तैयार करना, रात्रि नौचालन आदि। उपर्युक्त के मद्देनज़र, प्रत्येक विकसित परिसंपत्ति अथवा प्रत्येक उठाए गए कदम द्वारा अर्जित प्रचालन दक्षता के बारे में बताना मुश्किल होगा।

23.	यह देखा गया है कि कार्यगत पूंजी का परिकलन करते समय, फुटकर ऋणदाताओं, भंडार वस्तुसूची और रोकड़ तथा बैंक शेष जमा पर प्रशुल्क निर्धारण के लिए संशोधित दिशा–निर्देशों के खण्ड 2.9.9 में विनिर्दिष्ट सीमाओं के अनुसार विचार नहीं किया गया है। कृपया दिशा–निर्देशों में विनिर्दिष्ट सीमाओं को ध्यान में रखते हुए आंकड़ों की पुनः गणना की जाए।	प्रशुल्क निर्धारण के लिए संशोधित दिशा–निर्देशों के खण्ड 2.9.9 के अनुसार, पूंजी स्पेयर्स के लिए वस्तुसूची पर सीमा एक वर्ष औसत उपभोग निर्धारित किया गया है और वस्तुसूची की अन्य मदों के मामले में सीमा भंडारों का 6 माह औसत उपभोग, ईंधनों को छोड़कर, निर्धारित किया गया है। इस संबंध में यह उल्लेख किया गया है कि यदि वस्तुसूची को उपर्युक्त सीमाओं के अनुसार लिया जाता है तो भंडार वस्तुसूची की राशि हमारे तुलन–पत्र में उल्लिखित राशि से अधिक आएगी। इसका अर्थ है कि कार्यगत पूंजी में सुविचारित वस्तुसूची संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के खण्ड 2.9.9 में विनिर्दिष्ट सीमाओं के भीतर है। इसके अलावा, संशोधित दिशा–निर्देशों में फुटकर ऋणदाता जमा शेष दो माह की संपदा आय और भारतीय रेलवे द्वारा देय रेलवे टर्मिनल प्रभारों के रूप में निर्धारित किया गया है। इस संबंध में, यह उल्लेख किया गया है कि जहां तक कांडला पत्तन न्यास का संबंध है, फुटकर ऋणदाताओं में न केवल संपदा ऋणदाता शामिल हैं अपितु नौवहन एजेंटों से उन्हें प्रदान की गई सेवाओं के लिए बकाया वसूली भी शामिल है। यदि कार्यगत पूंजी का परिकलन टीएएमपी के दिशा–निर्देशों के आधार पर किया जाता है तो कांडला पत्तन के लिए कार्यगत पूंजी आंकड़े नकारात्मक में आएंगे क्योंकि ऋणदाताओं के आंकड़े (वास्तविक की अपेक्षा) बहुत कम आते हैं और वर्तमान परिसंपत्तियों पर समग्र प्रभाव है। इसलिए, फुटकर ऋणदाता शेष जमा टीएएमपी के संशोधित दिशा–निर्देशों के अनुसार नहीं है।
24.	बर्थ किराया प्रभारों में 50 प्रतिशत तक वृद्धि करने का प्रस्ताव किया गया है क्योंकि पत्तन ने मई, 2002 के पश्चात बर्थ और क्रेनों पर रू0 76.18 करोड़ का निवेश किया है और दूसरा आगामी दो वर्षों में क्रेनों और 2 बर्थों पर रू0 155 करोड़ का निवेश किए जाने का प्रस्ताव है। सभी बर्थों के लिए प्रभारों में 50 प्रतिशत तक युक्तिसंगत वृद्धि का औचित्य सिद्ध करें। यदि कुछ बर्थों पर सुविधाओं में सुधार किया गया है और वहां पर क्रेनें संस्थापित की गई हैं तो ऐसे बर्थों के लिए पृथक दरें निर्धारित करना सही रहेगा।	केपीटी में सभी बर्थ 2 कि.मी. (लगभग) की सीधी लाइन में हैं और सभी बर्थों का इस्तेमाल सभी प्रकार के कार्गो के प्रहस्तन के लिए किया जा रहा है। इसलिए, कांडला पत्तन के मामले में सभी बर्थों के लिए एकसमान बर्थ किराया प्रभार बनाए गए हैं। इन सभी बर्थों को क्रेन बर्थ और बिना–क्रेन बर्थ के रूप में वर्गीकृत किया जा सकता है और ऐसा वर्गीकरण प्रस्तावित दरमान में बिना–क्रेन बर्थ के लिए रियायत की सुविधा के साथ मौजूद है।
25.	रू0 60 करोड़ के निवेश और कार्गो बर्थों के पीछे अतिरिक्त क्षेत्रों के विकास को ध्यान में रखकर भंडारण प्रभारों (खुला और ढका) में 15 प्रतिशत वृद्धि करने का प्रस्ताव किया गया है। कृपया बताएं कि किए गए निवेश के अनुरूप भंडारण/भांडागार से तदनुरूपी अतिरिक्त है।	स्टील और सीमेंट की कीमत में वृद्धि के कारण, गोदामों के निर्माण की लागत बहुत तेज़ी से बढ़ी है और वर्तमान भंडारण प्रभारों से आरओसीई की वसूली नहीं की जा सकती, इसलिए भंडारण प्रभारों में 15 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है। जी हाँ, किए गए निवेश के अनुरूप भंडारण/भांडागार आय से तदनुरूपी अतिरिक्त है।
26.	नियोजित पूंजी के प्रभाजन का आधार अर्थात विभिन्न गतिविधियों और उप गतिविधियों में से निवल अचल परिसंपत्तियां और कार्यगत पूंजी दर्शाई जाए।	नियोजित पूंजी में निवल परिसंपत्तियाँ और कार्यगत पूंजी शामिल है। परिसंपत्तियां प्रासंगिक गतिविधि में आबंटित की जा रही है। जबकि कार्यगत पूंजी प्रत्येक गतिविधि की परिसंपत्तियों के आधार पर आबंटित की गई हैं।

27. पारिकल्पित अतिरिक्त पूंजी निवेश और अनुमानित उत्पादकता सुधारों पर विधिवत् विचार करते हुए वर्ष 2006–07, 2007–08 और 2008–09 के दौरान पत्तन की निर्धारित क्षमता विस्तृत परिकलन के साथ भेजी जाए।

वर्ष 2005–06 के दौरान पत्तन की वर्तमान क्षमता 44.85 मि. मी.ट. है। निम्नलिखित तालिका अगले तीन वर्षों के दौरान परियोजनाओं को लेते हुए वर्ष–वार अतिरिक्त सूचना देती है:

क्र. सं.	योजना का नाम	संभावित क्षमता परिवर्धन (मिलियन टनों में)		
		2006-07	2007-08	2008-09
1.	12वें कार्गो बर्थ का निर्माण बैक–अप क्षेत्र सहित और स्टेट–ऑफ–आर्ट सीपित करना – 40 हेक्टेयर के बैक–अप क्षेत्र के साथ 11वें और 12वें कार्गो बर्थ में बीओटी के माध्यम से कंटेनर टर्मिनल			7.20
2.	मै0 एस्सार ऑयल लि0 के लिए वादिनार में मै0 वीओटीएल द्वारा मरीन टर्मिनल सीपित करना	12.00		
3.	बार्ज प्रहस्तन के लिए बंदर बेसिन का आधुनिकीकरण	0.30		
4.	कांडला में बीओटी आधार पर 13वें से 16वें कार्गो बर्थ का निर्माण, यंत्रीकरण सहित।			8.00
5.	तुना के निकट टेकरा में बर्थिंग और संबद्ध सुविधाओं का सृजन (कांडला संकरी खाड़ी के बाहर) (बीओटी आधार पर)			5.00
6.	घाट क्रेनों की प्राप्ति	0.70		
7.	बर्थ सं. 1 से 6 का सुदृढ़ीकरण		0.70	0.70
8.	5 ईएलएल घाट क्रेनों की प्राप्ति			2.00
	कुल	13.00	0.70	22.90

उपर्युक्त परियोजनाओं को लेते हुए उत्पादकता सुधार पत्तन भीड़ (पोतों का बर्थिंग–पूर्व विराम) में कमी करने के लिए है।

वर्ष 2005–06 के दौरान शुष्क कार्गो के जलयान बर्थ दिवस 330 X 11 बर्थ = 3630 बर्थ अधिग्रहण 101.51 प्रतिशत दर्शाते हुए विपरीत 3684.897 थे। शुष्क कार्गो बर्थों के मामले में जोकि बर्थिंग पूर्व विराम के कारण है, वर्ष 2005–06 के दौरान खोए जलयान दिवसों की संख्या 1551.966 था। इस नुकसान का राष्ट्रीय कोष पर सीधार असर पड़ता है। एक बर्थ के निर्माण द्वारा विश्लेषण के अनुसार, जलयान लागत में बचत होगी अर्थात 2 मि.मी.ट. क्षमता के एक बर्थ को जोड़ते हुए रू0 27.56 करोड़ प्रतिवर्ष का विलंब शुल्क।

उच्च क्षमता वाली क्रेनों में बढ़ोतरी के कारण, औसत टनभार प्रहस्तन 1500 टन/क्रेन/दिवस से बढ़कर 4500 टन/क्रेन/दिवस हो गया है। जलयानों के प्रहस्तन घुमाव समय की उच्चतर दर के कारण; तीव्र संचलन में जलयानों की भीड़ कम करने में कमी आई है। तथापि, आंकड़ों से प्रकट होता है कि पत्तन में अभी भी यातायात की भारी भीड़ के कारण, पत्तन की उत्पादकता/दक्षता ऊध्वर्मुखी झुकाव नहीं दिखा रही है।

28.	पाइलटेज़ गतिविधि के लागत विवरण में शुष्क गोदी व्यय शामिल किया गया हैं। इसके कारण भेजे जाएं। इसी लागत विवरण में वर्ष 2007–08 और 2008–09 के लिए टग लागत के रूप में क्रमशः रू0 2160 लाख आर रू0 2376 लाख दर्शाए गए हैं। कृपया स्पष्ट करें कि इन राशियों में टगों की प्रचालन लागतों को शामिल किया गया है।	पाइलटेज़ गतिविधि में पाइलट का प्रचालन औ अनुरक्षण, मूरिंग लॉंचों को शामिल किया गया है। उपर्युक्त लॉंच शुष्क गोदी वाली हैं, इसलिए शुष्क गोदी व्ययों को ऐसे लॉंचों द्वारा अधिग्रहीत दिवसों की संख्या के आधार पर पाइलटेज़ गतिविधि में आबंटित किया गया है। इसके अलावा, इसकी पुष्टि की जाती है कि पाइलटेज़ गतिविधियों में शामिल टग लागत टगों की प्रचालन लागत है।
29.	लागत विवरण में वर्ष 2007–08 के लिए नौवहन को जल आपूर्ति प्रचालन आय के रूप में रू0 5.63 लाख दर्शाए गए हैं। रू0 2.81 लाख के प्रचालन व्यय और एम एंड ए उपरिव्यय प्रभाजन रू0 2.82 लाख के निवल अधिशेष के अलावा है। पूंजी पर 15 प्रतिशत प्रतिलाभ राशि रू0 244.13 लाख, इस गतिविधि द्वारा रू0 241.40 लाख का घाटा दिखाया गया है। कृपया इस सेवा के अंतर्गत आने वाली (नियोजित पूंजी) परिसंपत्तियों की सूची भेजें। कांडला पत्तन स्वीवडोर्स असोसिएशन, कांडला कस्टम हाऊस इंडस्ट्री और पत्तन प्रयोक्ताओं के परिसंघ ने औपचारिक रूप से कहा है कि केपीटी सभी को जल आपूर्ति नहीं करता है। कृपया उपर्युक्त बयान पर प्रतिक्रिया व्यक्त करें।	जब आपूर्ति और नौवहन सेवाओं के अधीन आने वाली परिसंपत्तियों की सूची प्रस्तुत की गई है। यह सत्य है कि केपीटी ने वर्तमान में जल की कमी के कारण जल आपूर्ति नहीं की है। तथापि, आगंतुक पोतों को जल आपूर्ति के लिए पत्तन प्रयास कर रहा है। हम सरदार सरोवर निगम लिमिटेड (एसएसएनएल) के माध्यम से पर्याप्त मात्रा में नर्मदा जल प्राप्त करने की संभावना पर भी कार्य कर रहे हैं। तथापि, इन दरों को दरमान में रखने में कोई बुराई नहीं है। इसलिए प्रभारों का प्रस्ताव किया गया है। क्योंकि, वर्तमान में, पत्तन जल आपूर्ति नहीं कर रहा है, इसलिए पत्तन पर कोई विवीक्षा नहीं है।
30.	(क). केपीटी द्वारा भेजे गए लागत विवरण के अनुसार, शुष्क गोदीकरण गतिविधि में सभी प्रकार से घाटा दिखाया गया है। इस स्थिति में सुधार लाने के लिए केपीटी द्वारा यदि कोई कदम उठाए गए हैं/प्रस्तावित हैं तो स्पष्ट करें। पत्तन के स्वामित्व वाले क्रॉफ्ट और अन्य व्यावसायिक पोतों के घाटे को अलग–अलग किया जाए और अलग–से भेजा जाए।	स्वील फ्लोटिंग शुष्क गोदी का इस्तेमाल मुख्यतः पत्तन क्रॉफ्टों की अपेक्षाओं को पूरा करने के लिए किया जाता है। मूलतः स्वील फ्लोटिंग शुष्क गोदी पत्तन क्रॉफ्टों के लिए सहायक सेवा है जो उन्हें कार्य करने की स्थितियों में बनाए रखती है। इसलिए, इस लागत को उनके शुष्क गोदीकरण दिवसों के आधार पर विभिन्न लॉंचों में बांटा गया है। समानांतर रूप में, शुष्क गोदी पर जब कभी रिक्त स्थान होता है और पोत की सहूलियत के आधार पर, अन्य एजेंसियों के पोतों को भी शुष्क गोदी में खड़ा किया जाता है। बाह्य एजेंसी के पोतों के मामले में, किराया प्रभार स्वील फ्लोटिंग शुष्क गोदी की प्रभार अनुसूची के अनुसार वसूल किए जाते हैं। बाह्य एजेंसी के क्रॉफ्ट की मरम्मत से जो भी राजस्व अर्जित होता है उसे आय के रूप में लिया जाता है और लागत सिद्धांतों के अनुसार इसे गतिविधि में जमा किया जाता है। पत्तन क्रॉफ्टों के मामले में, शुष्क गोदी के प्रयोग के लिए किराया प्रभार परिकलित नहीं किए गए हैं और लागत केन्द्र तथा लाभ केन्द्र नहीं होने के कारण, शुष्क गोदी घाटा दिखा रहा है। तथापि, केपीटी की योजनाएं कांडला में पूरी तरह से शुष्क गोदी का विकास करना है जहां निजी क्रॉफ्टों की मरम्मत की जाएगी। पिछले तीन वर्षों के दौरान स्वील फ्लोटिंग शुष्क गोदी की उपलब्धता और उपयोगिता प्रतिशत नीचे दिया गया है:

वर्ष	उपलब्धता	उपयोगिता	जलयान–दिवस अधिभोग	
			निजी क्रॉफ्टों के खाते में	पत्तन क्रॉफ्टों के खाते में
2003-04	90.53%	89.70%	176	532
2004-05	98.60%	76.84%	195	341
2005-06	100.00%	95.30%	64	751

	(ख). शुष्क गोदीकरण गतिविधि के लागत विवरण में, हालांकि दर वृद्धि प्रस्तावित की गई है कि आय 'दर में बदलाव के साथ' और 'दर में बिना बदलाव' के अधीन समान स्तर पर अनुमानित की गई है। शुष्क गोदीकरण विविध आय वर्ष 2005–06 और 2006–07 के लिए अनुमानित नहीं की गई है। यद्यपि, मूल्यह्रास उपलब्ध कराया गया है, परंतु नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ शून्य दिखाया गया है। कृपया स्पष्ट करें।	शुष्क गोदीकरण गतिविधि के लिए चूक वृद्धि के माध्यम से प्रस्तावित नहीं की गई है। तथापि, इसे अब बढ़ाया नहीं गया है। तथापि, इसे अब बढ़ाया नहीं गया है। इसके अलावा, शुष्क गोदी देयताओं के लिए पृथक अनुमानन और शुष्क गोदी विविध प्रभार के बावजूद, इन दोनों के लिए संयुक्त अनुमानन किया गया था जिसे अब अलग–से दर्शाया गया है। चूंकि शुष्क गोदीकरण लागत प्रत्यक्षतः विभिन्न लागतों में आबंटित की गई है, इसलिए इस लागत में नियोजित पूंजी पर ब्याज और प्रतिलाभ पर विचार नहीं किया गया है। केवल प्रस्तुतिकरण के लिए, टीएएमपी के प्रोफार्मा के अनुसार शुष्क गोदी लागत तैयार की गई है।
31.	पिछले सामान्य संशोधन के समय यह देखा गया था कि जेट्टियों और बंदरों की मरम्मतों और अनुरक्षण पर व्यय को बर्थ किराया गतिविधि के स्थान पर कार्गो प्रहस्तन प्रचालनों में रखा गया था। इसी प्रकार, फॉयर फ्लोट के शुष्क गोदी व्ययों को कार्गो प्रहस्तन में प्रभाजित किया गया है। केपीटी द्वारा यह आश्वासन दिया गया था कि इस मामले की समीक्षा की जाएगी और यदि आवश्यक हुआ तो भावी प्रभाव से परिशोधन लागू किया जाएगा। इस संबंध में की गई कार्रवाई के बारे में सूचित करें।	जेट्टियों के लिए मरम्मत और अनुरक्षण लागत केपीटी के वार्षिक लेखों के अनुसार कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए आबंटित लागत है, जोकि बिलिमोरिया रिपोर्ट के अनुसार है जोकि भारत सरकार और भारत के नियंत्रक एवं महालेखाकार द्वारा भी अनुमोदित है और यह घाटों पर व्यय भी है। इसलिए, इसे पोत संबंधी प्रभारों अर्थात बर्थ किराया को देने के स्थान पर, इसे कार्गो प्रहस्तन लागत में लिया गया है। इसी प्रकार, फॉयर फ्लोट 'अग्निशांति' के शुष्क गोदीकरण व्यय को इस क्रॉफ्ट के अधिग्रहण दिनों के आधार पर सामान्य कार्गो प्रहस्तन और द्रव कार्गो प्रहस्तन लागत में बांटा गया है। यह पाया गया है कि फॉयर फ्लोट की सेवाएं मुख्यतः द्रव कार्गो और सामान्य कार्गो के लिए है।
32.	इस प्राधिकरण के आदेश दिनांक 8 अप्रैल 2002 के पैरा 9 (xiv) में, केपीटी को सलाह दी गई थी कि अगले सामान्य संशोधन के समय, सभी उपस्कर के मामले में प्रशुल्कों का परिकलन करते समय बीमा लागत पर विचार किया जाए। कृपया इस संबंध में की गई कार्रवाई के बारे में सूचित करें।	आईपीए द्वारा दिनांक 15–10–2005 की अपनी 125वीं बैठक में लिए गए निर्णय के अनुसार, केपीटी बीमा सुरक्षा प्राप्त करने की कार्यवाही कर रहा है। इसलिए, लागत में बीमा के प्रभाव को नहीं लिया गया है।
घ.	दरमानः	
I.	अध्याय– 1	
1.	परिभाषा – सामान्यः अध्याय–III के प्रयोजन के लिए 'कंटेनर को परिभाषित करने के लिए खण्ड (viii) शामिल किया गया है। आशयित परिभाषा में पोतवणिकों के अपने कंटेनर को शामिल नहीं किया गया है। ऐसे अलग रखे जाने के लिए युक्तिकरण को स्पष्ट करें और उन पर प्रभार्य प्रभार के ब्योरे भेजे जाएं। इसके अलावा, 'कंटेनर' अर्थात मानक आईएसओ कंटेनर, कार्गो के परिवहन और चट्टा लगाने में सक्षम और कंटेनर विस्तारक अवश्यक होना चाहिए। चूंकि आशयित परिभाषा अध्याय–III के सीमित प्रयोजन के लिए है, इसलिए यह सुझाव दिया जाता है कि इस परिभाषा को अध्याय– III में एक टिप्पणी के रूप में शामिल करें।	पोतवणिकों के स्वामित्व वाला कंटेनर ब्रेक–बल्क कार्गो पैकेज़ माना जाएगा जिसमें कंटेनर स्वतः ही शामिल होगा। लाइनर कंटेनरों की तरह नहीं जहां कंटेनर एक पृथक इकाई है, पत्तन प्राधिकारियों द्वारा पोतवणिकों के स्वामित्व वाले कंटेनरों के लिए घाटशुल्क और विलंबशुल्क आदि कंटेनर और कार्गो दोनों पर वसूल किया जाता है। तथापि, कांडला पत्तन में कंटेनर टर्मिनल के नवम्बर, 2006 के मध्य तक शुरू किए जाने की संभावना है। कंटेनर टर्मिनल के प्रयोजन के लिए, पोतवणिकों के स्वामित्व वाला कंटेनर भी गैर–पोतवणिकों के स्वामित्व वाले कंटेनरों की तरह ही नियमित कंटेनर है। तथापि, पोतवणिकों के स्वामित्व वाले किसी कंटेनर को कांडला पत्तन में केवल कंटेनर टर्मिनल में प्रहस्तित किया जाता है तो उक्त कंटेनर को कार्गो पैकेज़ के रूप में लिया जाता है। कंटेनर पर प्रभार यथामूल्य, कंटेनर के सीआईएफ मूल्य पर होंगे क्योंकि इस सुपुर्दगी परेषिती द्वारा ली गई है। यहां पर यह उल्लेख करना संगत है कि पोतवणिकों के स्वामित्व वाले कंटेनर के मामले में, कंटेनर पर आगम पत्र सीमाशुल्क में इसके सीआईएफ मूल्य के लिए भी दाखिल किया जाता है और सीमाशुल्क को शुल्क का भुगतान भी किया जाता है। उपर्युक्त परिभाषा को अध्याय– III में एक टिप्पणी के रूप में शामिल करने के लिए टीएएमपी के सुझाव के संबंध में, यह उल्लेखनीय है कि चूंकि यह एक परिभाषा है, इसलिए इसे परिभाषाओं के शीर्ष की अधीन अध्याय– I में शामिल किया गया है।

2.	सामान्य निबंधन और शर्तें:	
	(i). कृपया यथा निर्धारित डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क की वसूली संबंधी मानक उपबंध को प्रस्तावित खण्डों (iii) (क), (iii) (ख) (iv) के सीन पर प्रशुल्क निर्धारण के लिए संशोधित दिशा–निर्देशों के खण्ड 2.19.1, 2.19.2 और 2.19.3 के अधीन शामिल किया जाए।	यथा निदेश, प्रशुल्क निर्धारण के लिए संशोधित दिशा–निर्देशों के खण्ड 2.19.1, 2.19.2 और 2.19.3 के अधीन यथा निर्धारित डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क की वसूली से संबंधित मानक उपबंध को प्रस्तावित खण्डों (iii) (क), (iii) (ख) (iv) के सीन पर शामिल किया गया है।
	(ii). खण्ड (v): चूंकि विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज की दर एसबीआई के पीएलआर से 2 प्रतिशत अधिक (संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के खण्ड 2.18.2 का अवलोकन करें) होनी चाहिए। कृपया, तदनुसार, दंडात्मक ब्याज दर संबंधी खण्ड संशोधित करें।	यथा निदेश, दंडात्मक ब्याज खण्ड संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के खण्ड 2.18.2 के अनुसार संशोधित किया गया है।
	(iii). एक सामान्य शर्त "पत्तन के कारण उपयुक्त स्तर से परे के विलंबों के लिए प्रयोक्ता को प्रभार अदा नहीं करना होगा" शामिल की जाए।	यथा निदेश, यह सामान्य शर्त खण्ड (iv) (ड.) में शामिल की गई है।
	(iv). कृपया पुष्टि करें कि आदेश सं. टीएएमपी/4/2004–सामान्य दिनांक 7 जनवरी, 2005 और अनुवर्ती संशोधन दिनांक 15 जनवरी, 2005 में यथा निर्धारित तटीय पोत/कार्गो/कंटेनर को रियायत शासित करने वाली प्रासंगिक शर्तें प्रस्तावित दरमान में शामिल की गई हैं।	यह पुष्टि की जाती है कि टीएएमपी के आदेश सं. टीएएमपी/4/2004–सामान्य दिनांक 7 जनवरी, 2005 और अनुवर्ती संशोधन दिनांक 15 जनवरी, 2005 में यथा निर्धारित तटीय पोत/कार्गो/कंटेनर को रियायत शासित करने वाली प्रासंगिक शर्तें प्रस्तावित दरमान में शामिल की गई हैं।
II.	अध्याय–II	
1.	पत्तन देयताएँ: प्रस्तावित दरमान में, पोत के आकार पर बिना विचार किए, प्रति जीआरटी दर निर्धारित की गई है। मुख्य प्रस्ताव में यह उल्लेख किया गया है कि पत्तन देयताओं में केवल 15 प्रतिशत वृद्धि परिकल्पित की गई है। तथापि, कांडला प्रभाग के लिए 10000 जीआरटी तक के मौजूदा प्रथम स्लैब में 31.43 प्रतिशत की वृद्धि देखी गई है। शेष स्लैबों में केवल 15 प्रतिशत वृद्धि देखी गई है। वादिनार प्रभाग में 10000 जीआरटी तक के मौजूदा प्रथम स्लैब में 40 प्रतिशत की वृद्धि देखी गई है। मौजूदा 10000 से 30000 जीआरटी में 16.66 प्रतिशत वृद्धि और जहां जीआरटी 30001 से अधिक है, वृद्धि नहीं दी गई है। कृपया पिछले दो वर्षों में केपीटी में आने वाले पोतों की संख्या (उनके जीआरटी के साथ) पर विचार करते हुए प्रभाव विश्लेषण विवरण तैयार करें।	प्रस्तावित दरमान में, प्रति जीआरटी दर संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के खण्ड 6.10 के अनुसार निर्धारित की गई है जिसमें यह स्पष्ट उल्लेख किया गया है कि "पत्तन देयताओं और बर्थ किराये के मामले में जीआरटी का एकल स्लैब होगा"। उपर्युक्त खण्ड पर विचार करते हुए, कांडला में आने वाले पोतों के औसत आकार पर विचार करते हुए वर्तमान स्लैब 10001 से 30000 जीआरटी में 15 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित की गई है। पिछले दो वर्षों में कांडला में आने वाले पोतों की संख्या, उनके जीआरटी सहित, दर्शाने वाला विवरण निम्नलिखित है:

वर्ग	2005-06		2004-05	
	प्रहस्तित पोतों की संख्या	कुल जीआरटी	प्रहस्तित पोतों की संख्या	कुल जीआरटी
कांडला में				
1000 तक	845	5103986	775	4566101
10001-30000	1112	19476400	1029	17442125
30001-60000	41	1414861	18	591549
60001 और अधिक	0	0	1	56613
कुल	1998	25995247	1823	22656388
वादिनार में				
1000 तक	0	0	0	0
10001-30000	28	701120	23	575920
30001-60000	29	1230514	24	927278
60001 और अधिक	69	10394989	70	9733522
कुल:	126	12326632	117	11236720
समग्र (कांडला + वादिनार)	2124	38321870	1940	33893108

उपर्युक्त आँकड़े लेते हुए प्रभाव विश्लेषण विवरण प्रस्तुत किया गया है।

2.	पाइलटेज़ शुल्क: (i). यह देखा गया है कि 60000 जीआरटी और उससे अधिक के पोतों पर लागू स्लैब में प्रस्तावित दर वर्तमान दर की तुलना में 4.55 प्रतिशत तक कम है। कृपया पिछले दो वर्षों में केपीटी में आने वाले पोतों की संख्या (उनके जीआटी सहित) पर विचार करते हुए प्रभाव विश्लेषण विवरण तैयार करें।	संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के खण्ड 6.10 के अंतिम पैरा में, यह उल्लेख किया गया है कि "प्रथम स्लैब की इकाई दर पर 20 प्रतिशत की कटौती द्वितीय स्लैब के लिए प्रभावी होगी और प्रथम स्लैब की इकाई दर पर 30 प्रतिशत की कटौती संवर्धनात्मक जीआरटी पर तृतीय स्लैब के लिए प्रभावी होगी"। तदनुसार, प्रथम स्लैब की दर मौजूदा दर में 15 प्रतिशत तक वृद्धि करते हुए गणना की गई है और प्रथम स्लैब की दर पर 20 प्रतिशत की कटौती द्वितीय स्लैब के लिए प्रभावी की गई है और प्रथम स्लैब की दर पर 30 प्रतिशत की कटौती तृतीय स्लैब के लिए प्रभावी की गई है। तथापि, प्रस्तावित दरमान में अपेक्षित परिवर्तन किए गए हैं। पिछले दो वर्षों में कांडला में आने वाले पोतों की संख्या, उनके जीआरटी सहित, दर्शाने वाला विवरण प्रस्तुत किया गया है। उपर्युक्त आँकड़े लेते हुए प्रभाव विश्लेषण विवरण प्रस्तुत किया गया है।
	(ii). प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के खण्ड 6.4 के अनुसार, प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर स्थानांतरण संयुक्त शुल्क का हिस्सा नहीं बनाता है। स्थानांतरण घटक को अलग किया जाए और संयुक्त शुल्क की इकाई दर तदनुरूपी कम की जाए। प्रासंगिक शर्तें उपर्युक्त ढंग से संशोधित की जाएं।	प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के खण्ड 6.4 के अनुसार, प्रयोक्ता का अनुरोध संयुक्त शुल्क का भाग नहीं बनाता है। प्रस्तावित पाइलटेज़ शुल्कों में पत्तन प्रयोक्ताओं द्वारा प्रार्थित स्थानांतरण संबंधी कोई प्रभार शामिल नहीं किया गया है। तदनुसार, शर्तों में संशोधन करने की आवश्यकता नहीं है।
	(iii). खण्ड 2.2 विविध पाइलटेज़ शुल्क के अधीन टिप्पणियाँ: (क). मसौदा दरमान की टिप्पणी (3) वर्तमान शर्त को बनाए रखती है कि पोत द्वारा प्रार्थित किसी अतिरिक्त स्थानांतरण पर पाइलटेज़ शुल्क का 25 प्रतिशत वसूल किया जाएगा। आदेश दिनांक 8 अप्रैल, 2002 के पैरा 9 (xviii) द्वारा केपीटी के दरमान (मामला सं. टीएएमपी/114/2001–2002) का सामान्य संशोधन अनुमोदित करते समय, इस प्राधिकरण ने केपीटी को निदेश दिया था कि सेवा प्रदान करने की लागत और पाइलटेज़ शुल्कों से बिना जोड़े प्रभार के संदर्भ में उपयुक्त स्थानांतरण प्रभार प्रस्तावित करें। इस प्राधिकरण के निदेश का अनुपालन करने के स्थान पर, केपीटी ने स्थानांतरण प्रभारों को पाइलटेज़ शुल्कों से जोड़ने का दोबारा प्रस्ताव किया गया है। केपीटी से अनुरोध है कि हमारे पूर्ववर्ती सुझाव का अनुपालन किया जाए और अपेक्षित कार्य–पत्रक घटकों के साथ भेजें।	(I). कांडला में जलयानों की बर्थिंग और बर्थ से बाहर निकलना ज्वारभाटा पर निर्भर करता है। जैसा पोतों की बर्थिंग से पहले और बाद में आंतरिक बंदरगाह में और एक स्थानांतरण अवश्य होना चाहिए। इस पहलु पर विचार करते हुए, संकरी, खाड़ी के भीतर एक स्थानांतरण संयुक्त पाइलटेज़ शुल्कों के हिस्से के रूप में लिया गया है। (II). जब पोत द्वारा अतिरिक्त स्थानांतरण अपेक्षित हो तो एक पाइलटेज़ शुल्कों का 25 प्रतिशत अतिरिक्त वसूल किया जाता है। जब प्रतिशत के आधार पर अतिरिक्त स्थानांतरण की वसूली करते समय, पत्तन द्वारा किए गए अतिरिक्त प्रचालन के लिए अतिरिक्त प्रभार वसूल करने के लिए केवल यह एक उपाय है। लागत को प्रभाजित करने के लिए प्रत्येक प्रचालन को असंबद्ध और विभाजित करने के लिए यह साध्य नहीं है। इसके अलावा, पाइलटेज़ और स्थानांतरण में अंतर केवल चैनल की लम्बाई है, शेष मूल गतिविधि वही है। इसलिए प्रतिशत आधार पर प्रभार लेने पर विचार किया जाए।
	(ख). टिप्पणी (12) वही। यद्यपि पत्तन देयताओं में 15 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित की गई है, परंतु विदेशगामी पोतों पर लागू 39.28 अमेरिकी डॉलर प्रति घंटा के पश्चिमी शुल्कों में कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं की गई है। तटीय पोतों के मामले में रू0 1024.74 की दर प्रस्तावित की गई है। कृपया पुष्टि करें कि इस वसूली में कोई वृद्धि अवेक्षित नहीं की गई है।	चूकवश 15 प्रतिशत नहीं दिखाया गया है। तथापि, प्रस्तावित दरमान में इसे सही किया गया है।

	(ग). टिप्पणी (13) वही। इस टिप्पणी में कुछ अतिरिक्त शर्तें हैं। इसके कारण पत्तन प्रयोक्ताओं के अनुरोध का पालन करते हुए दर्शाए गए हैं। प्रस्तावित संशोधन की वित्तीय विवीक्षा की गणना की जाए और संप्रेषित की जाए।	वास्तव में यह नया खण्ड नहीं है और यह वर्तमान दरमान के खण्ड 13 का संशोधित रूप है। यह अतिरिक्त शर्त पत्तन प्रयोक्ताओं को हो रही व्यावहारिक मुश्किलों के कारण शामिल की गई है क्योंकि पोतों के ईटीए (संभावित आगमन समय) के आधार पर पत्तन प्रयोक्ताओं द्वारा अन्तर्गामी पाइलटेज़ माँग–पत्र दाखिल किया गया है। तथापि, कई मौकों पर वास्तव में पोत पहले घोषित ईटीए की अपेक्षा कुछ भिन्न समय पर पहुंचते हैं। पूर्ववर्ती शर्त के अनुसार, इसका अर्थ यह होगा कि पत्तन प्रयोक्ताओं को नए आगमन समय पर पाइलट रद्द अथवा पुनः आरक्षित करवाना होगा। यह खण्ड पत्तन प्रयोक्ताओं को 3 घंटे की प्रभाव क्षमता देता है जिससे इसे रद्द किया गया माने बिना 3 घंटे तक का ईटीए संशोधन दिया जा सकता है। ऊषाकाल बहिर्गामी पाइलटेज़ के लिए अंतिम समय सीमा, पिछले दिन को 2100 बजे होते हुए, संबंधी अंतिम वाक्य प्रातःकाल पाइलटेज़ के लिए पाइलटेज़ कार्यक्र को अंतिम रूप दिया जाना सुनिश्चित करने के लिए है उपर्युक्त स्थिति के मद्देनज़र, यह स्पष्ट है कि इसपर किसी प्रकार की वित्तीय विवीक्षा नहीं है क्योंकि यह संशोधन पत्तन प्रयोक्ताओं को ही रही व्यावसायिक कठिनाईयों को दूर करने के लिए है।
	(घ). टिप्पणी (16) वही। एक नया खण्ड प्रस्तावित किया गया है। इसका कारण, पत्तन प्रयोक्ताओं की ओर से होने वाली आलस्यता से बचने के लिए दंड बताया गया है। कृपया पिछले दो वर्षों में ऐसी स्थितियां उत्पन्न होने के अवसरों की संख्या और दंड रूप में रू0 25,000 की दर प्रस्तावित करने का आधार भेजें। एससीआई ने पूछा है कि क्या इसी तरह से केपीटी पाइलट की माँग के लिए पत्तन में पोत के विराम के कारण, जहाँ एजेंटों ने पोत के विशेष समय और तारीख को स्थानांतरण के लिए विधिवत् माँग–पत्र दाखिल किया गया है, जलयान को होने वाले नुकसान की एजेंट को प्रतिपूर्ति करेगा। कृपया एससीआई के प्रश्न पर प्रतिक्रिया दें।	कांडला ज्वारभाटीय पत्तन होते हुए, छह से सात मीटर की ज्वारभाटीय भिन्नता के कारण जलयानों को पत्तन से और पत्तन की ओर नौचालन में कुछ घंटे लगते हैं। ऐसी परिस्थितियाँ आती हैं जहां एजेंटों/नौभरिकों की ओर से सही ढंग से अनुमानन नहीं किए जाने के कारण कार्गो की समाप्ति के पश्चात भी पोत बर्थों में बेकार खड़े रहते हैं। इसके अलावा, कांडला प्राथमिकता बर्थिंग, जोकि उत्पादकता संबद्ध है, प्रदान करता है और गैर–निष्पादन वाले पोतों को बर्थों से बाहर स्थानांतरित किया जाता है। ऐसे बहुत कम मामले हैं जहां पत्तन द्वारा पोतों को स्थानांतरित किए जाने के लिए तैयार रहने का निदेश दिए जाने के बावजूद पोत के एजेंटों/मास्टर द्वारा पोत तैयार नहीं रखे गए हों, जिसके परिणामस्वरूप पोत बिना कार्गो प्रचालन के बर्थ में बेकार खड़ा रहता है। वस्तुतः रू0 25,000 की दर प्रस्तावित किए जाने का कोई आधार नहीं है। एजेंटों को प्रतिपूर्ति के बारे में एससीआई के प्रश्न के संबंध में, पत्तन के कारण नौचालन में विलंब के कारण जलयाने को होने वाला नुकसान, व्यापार के सामान्य लाभ के लिए हमने इस मुद्दे को दूसरी तरह से लेने का प्रयास किया है, अर्थात यदि बर्थ में एक पोत अपने अनुसूचित सय पर बर्थ खाली करता है तो अगले प्रतीक्षा कर रहे पोत को बर्थ में सीन दिया जाएगा। प्राथमिकता बर्थिंग का दुरूपयोग करने वाले पोतों और कई बार पत्तन में देखी गई भीड़ के मद्देनज़र यह प्रतिवारक कार्रवाई अपेक्षित है।

3.	बर्थ किराया प्रभार: (i). कृपया संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के खण्ड 6.5.1 के अनुसार नहीं प्रदान की गई सेवाओं/सुविधाओं के मुख्य घटकों के लिए रियायतों के साथ तुलनात्मक सेवाएं/सुविधाएं रखने वाले बर्थों के समूह के लिए पृथक दरें प्रस्तावित करें।	केपीटी के सभी बर्थ 2 कि.मी. (लगभग) की सीधी लाइन में हैं और सभी बर्थों का प्रयोग सभी प्रकार के कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए किया जा रहा है। इसलिए, कांडला पत्तन के मामले में बर्थ किराया प्रभार सभी बर्थों के लिए एकसमान रखा गया है। इन सभी बर्थों को केवल क्रेन बर्थ और बिना–क्रेन बर्थ के रूप में वर्गीकृत किया जा सकता है और ऐसा वर्गीकरण बिना–क्रेन बर्थ के लिए रियायत की सुविधा के साथ प्रस्तावित दरमान में किया गया है।
	(ii). प्रस्तावित दरमान में, दर 10000 से 30000 जीआरटी स्लैब के लिए वर्तमान लागू दर में 50 प्रतिशत तक वृद्धि करने के पश्चात निश्चित की गई है। इसके परिणामस्वरूप 10000 जीआरटी तक के और द्रव कार्गो बर्थों में आने वाले पोतों के मामले में 100 प्रतिशत की वृद्धि की गई है। इसलिए, कृपया पिछले दो वर्षों में केपीटी में आए पोतों (उनके जीआरटी सहित) की संख्या को ध्यान में रखकर प्रभाव विश्लेषण विवरण तैयार करें।	वर्ष 2002–03 से लेकर 2005–06 तक रू0 331.30 करोड़ की अतिरिक्त अवसंरचना और पत्तन द्वारा किए गए उत्पादकता उपायों से पत्तन में जलयानों के घुमाव समय और प्रहस्तन लागत में कटौती से पत्तन प्रयोक्ताओं को बहुत लाभ हुआ है। इसलिए, 50 प्रतिशत वृद्धि सही है। प्रस्तावित दरमान में, प्रति जीआरटी दर संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के खण्ड 6.10 के अनुसार निर्धारित की गई है जिसमें यह स्पष्टतः उल्लेख किया गया है कि "पत्तन देयताओं और बर्थ किराये के मामले में जीआरटी का एकल स्लैब होगा"। उपर्युक्त खण्ड पर विचार करते हुए, कांडला में आने वाले पोतों के औसत आकार पर विचार करते हुए वर्तमान स्लैब 10001–30000 में 15 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित की गई है। इसके अलावा, पोत का आकार भी दिन–प्रतिदिन बढ़ रहा है और व्यापार–जगत द्वारा लागत प्रभावशीलता के कारण उच्चतर जीआरटी वाले पोतों को वरीयता दी जाती है। पिछले दो वर्षों में कांडला में आने वाले पोतों, उनके जीआरटी सहित, की संख्या दर्शाने वाला विवरण प्रस्तुत किया गया है। उपर्युक्त आंकड़े लेते हुए एक प्रभाव विश्लेषण भेजा गया है।
	(iii). प्रस्तावित दरमान के खण्ड 3.1 – बर्थ किराया प्रभारों की अनुसूची के नीचे दी गई टिप्पणियों की टिप्पणी (2) यह कहते हुए वर्तमान टिप्पणी बनाए रखी गई है कि बिना–क्रेन बर्थों के लिए बर्थ किराया प्रभार इस अनुसूची में निर्धारित दरों के 80 प्रतिशत पर वसूल किए जाएंगे। इस संदर्भ में मामला सं. टीएएमपी/114/2001–2002 में इस प्राधिकरण के आदेश दिनांक 8 अप्रैल, 2002 के पैरा 9 (xxiii) की ओर ध्यान आकर्षित किया जाता है। उसमें प्राधिकरण ने उल्लेख किया है कि नई क्रेनों को संस्थापित करने के पश्चात प्रचालनों की लागत पर विचार करते हुए विधिवत् समीक्षा की जानी चाहिए। नई क्रेनों के संस्थापन और इस प्राधिकरण के आदेशों के अनुपालन में की गई कार्रवाई के ब्योरे संप्रेषित किए जाएं।	वर्तमान में पत्तन के पास कुल 10 बर्थों पर विभिन्न क्षमताओं की 9 क्रेनें हैं। कुछ बर्थ ही बिना क्रेनों के रह गए हैं। इसलिए, केपीटी 3 और क्रेनों का आदेश पहले ही दे चुका है जिन्हें जनवरी, 2007 तक संस्थापित और शुरू किया जाएगा तथा 5 और क्रेनों के लिए बोली मूल्य जल्द ही खोले जाने हैं। ये क्रेनें भी 14 माह के भीतर उपलब्ध होंगी। अतः 4 माह पश्चात पत्तन के पास 12 टन, 16 टन, 25 टन क्षमता की 13 क्रेन होंगी और 01 वर्ष के पश्चात पत्तन के पास कुल 18 क्रेनें होंगी। इस प्रकार, बिना क्रेन के कोई बर्थ नहीं रहेंगे। यद्यपि, दो/तीन बर्थ बिना बर्थ के रहेंगे, परंतु लगभग 65.52 करोड़ का भारी निवेश पत्तन द्वारा अभियांत्रिकरण के लिए किया गया है जिसे क्रेन बर्थ और बिना–क्रेन बर्थ की दरों के बीच असंतुलन और पत्तन को बोझ से बचाने के लिए सभी बर्थों में समान रूप से बांटा जाना है। चूंकि वर्तमान पद्धति व्यापार–जगत द्वारा स्वीकार की गई है, और पत्तन सभी क्रेन बर्थों से सुसज्जित होगा, इसलिए यह महसूस किया गया है कि वर्तमान पद्धति को जारी रखा जाए।
	(iv). एक खण्ड यह उल्लेख करते हुए शामिल किया जाए कि उस अवधि के लिए बर्थ किराया वसूल नहीं किया जाएगा जब पत्तन के उपस्कर की खराबी अथवा बिजली गुल होने अथवा पत्तन पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से पोत अपने बर्थों में बेकार खड़े होते हैं।	यथा निदेश, नई खण्ड–टिप्पणी सं. 5, खण्ड 3.1 के अधीन शामिल की गई है।

4.	मूरिंग प्रभार: खण्ड 3.2 (1) के अधीन, "लागू बर्थ किराया प्रभारों का 30 प्रतिशत" की वर्तमान दर के स्थान पर तटीय पोतों के लिए रू0 0.0247 और विदेशगामी पोतों के लिए 0.001 अमेरिकी डॉलर की प्रति घंटा दें प्रस्तावित की गई हैं। ऐसी दरें निश्चित करने का आधार प्रासंगिक कार्य पत्रकों के साथ भेजें। प्रस्तावित संशोधन की वित्तीय विवीक्षाएं भी भेजी जाएं।	तटीय पोतों के लिए रू0 0.0247 और विदेशगामी पोतों के लिए 0.001 अमेरिकी डॉलर की प्रस्तावित प्रति घंटा दरें प्रस्तावित बर्थ किराया प्रभारों के 30 प्रतिशत के समकक्ष हैं। इसलिए, इसमें कोई वित्तीय विविक्षा नहीं है, यह केवल सरलीकरण के लिए है।
5.	लंगरगाह प्रभार: खण्ड 3.3. (2) के अधीन, "लागू बर्थ किराया प्रभारों का 20 प्रतिशत" की वर्तमान दर के स्थान पर तटीय पोतों के लिए रू0 0.0164 और विदेशगामी पोतों के लिए 0.0006 अमेरिकी डॉलर की प्रति घंटा दर प्रस्तावित की गई है। ऐसी दरें निश्चित किए जाने का आधार कार्य–पत्रकों के साथ भेजा जाए। प्रस्तावित संशोधनों की वित्तीय विवीक्षाएं भी भेजी जाएं। मामला सं. टीएएमपी/114/2001–2002 में इस प्राधिकरण के आदेश दिनांक 8 अप्रैल, 2002 के पैरा 9 (xvi) की ओर ध्यान आकर्षित किया जाता है। उसमें प्राधिकरण ने उल्लेख किया है कि तब क्या अनुमोदित किया जा रहा था जब अंतरिम उपाय किए गए थे और केपीटी को उपलब्ध गहराई, मुख्य प्रचालन क्षेत्र में निकटता, आदि के अनुसार लंगरगाहों को वर्गीकृत और पृथक दरें अवश्य निर्धारित करें। निदेश का अनुपालन नहीं किए जाने के कारण स्पष्ट किए जाएं।	तटीय पोतों के लिए रू0 0.0164 और विदेशगामी पोतों के लिए 0.0006 अमेरिकी डॉलर की प्रस्तावित प्रति घंटा दरें प्रस्तावित बर्थ किराया प्रभारों के 20 प्रतिशत हैं। इसलिए, इस पर कोई वित्तीय विवीक्षा नहीं है और यह केवल सरलीकरण के लिए है। वर्तमान के साथ–साथ प्रस्तावित दरमान में दो लंगरगाह शुल्क अर्थात लंगरगाह शुल्क और आंतरिक लंगरगाह शुल्क निर्धारित किए गए हैं। लंगरगाह शुल्क कांडला ओटीबी में लंगरगाह का प्रतिनिधित्व और आंतरिक लंगरगाह बंदरगाह के भीतर लंगरगाह का प्रतिनिधित्व करता है। बंदरगाह के भीतर अर्थात कार्गो बर्थ सं. 1 और कार्गो बर्थ सं. 12 के बीच गहराई में कोई अधिक भिन्नता नहीं है जिसके आधार पृथक लंगरगाह शुल्क निर्धारित किए जा सकें। उपर्युक्त के मद्देनज़र, मामला सं. टीएएमपी/114/2001–2002 में इस प्राधिकरण के आदेश दिनांक 8 अप्रैल, 2002 के पैरा 9 (xvi) को हटा लिया जाए।
6.	अपने स्वयं के लंगरगाह में ठहरने वाले पोतों के लिए यानांतरण/उतराई शुल्क: (i). खण्ड 3.4 के नीचे एक टिप्पणी 'कांडला के लिए/से अप्रकट कार्गो के लिए' प्रस्तावित की गई है। कृपया इस टिप्पणी को शामिल किए जाने का कारण स्पष्ट करें।	कांडला संकरी खाड़ी में अधिकतम ड्राफ्ट वर्तमान में 12 मी. है। तथापि, ज्वारभाटीय विंडो/प्रतिबंध के कारण, कई बार इस अधिक गहराई का पोत पत्तन के भीतर प्रवेश कर सकता है जिसके लिए पोत अनुमत ड्राफ्ट से सुमेल के लिए यानांतरण और उतराई प्रचालन के माध्यम से अपना बोझ कम करता है और आगे के प्रचालनों के लिए पत्तन में प्रवेश करता है। चूंकि यह व्यापार के लाभ में है, इसलिए यह निर्णय लिया गया है कि यानांतरण/उतराई प्रभार वसूल नहीं किया जाए। तथापि, पूर्वकाल में यह देखा गया था कि यानांतरण के लिए पोत वादिनार पत्तन में आता है और अपनी उतराई पूरी करने के लिए अन्य पत्तन में वापस चला जाता है। इस प्रकार के सभी पोतों के लिए, अब इन प्रभारों का सुझाव दिया गया है अर्थात यदि वे केवल बोझ कम करने के लिए वहन कर रहे हैं। परंतु कांडला में उच्चतर ड्राफ्ट पोतों को बढ़ावा देने के लिए जिसे ओटीबी में उतराई प्रचालन करने के लिए प्रहस्तित किया जाता सकता है, इन प्रभारों को अब हटा लिया गया है।
	(ii). 'मदर पोत'; 'डॉटर पोत' और 'बार्ज' स्पष्टतः परिभाषित किए जाएं।	"मदर पोत" का आशय सीनांतरित किए जाने वाले कार्गो के साथ आने वाले पोत से है। "डॉटर पोत" का आशय कार्गो प्राप्त करने वाले पोत से है। "बार्ज" का आशय उतराई प्रयोजनों के लिए प्रयुक्त अर्थात पत्तन से जलयानों और जलयानों से पत्तन कार्गो वहन करने के लिए प्रयुक्त, मदर/डॉटर पोत के बीच यानांतरण, और बंकरों अथवा स्वच्छ जल आपूर्ति के लिए प्रयुक्त पोत से है।

	(iii). खण्ड 3.3 और 3.4 पर शासित शर्तें विशेष रूप से शामिल की जाएं और स्पष्टतः विभिन्न परिस्थितियां बताएं जिनके अधीन तत्संबंधी अनुसूचियां लागू होंगी।	खण्ड 3.3 समुद्रगामी यंत्रवत् चालित पोतों और समुद्रगामी पोत से भिन्न क्रॉफ्ट दोनों के लिए लंगरगाह प्रभारों से संबंधित है। इन विभिन्न जल अर्थात कांडला में ओटीबी में, वादिनार में अथवा आंतरिक लंगरगाह में बिना कोई उतराई अथवा यानांतरण प्रचालन किए लंगरगाह शुल्क समुद्रगामी यंत्रवत् चालित पोतों के लिए उल्लिखित किया गया है। खण्ड 3.4 यानांतरण/उतराई संबंधी शुल्कों से संबंधित है जहां पोत अपने स्वयं के लंगर पर खड़े रहते हैं और यानांतरण अथवा उतराई के अपने प्रचालन करते हैं।
7.	अनुसूची 3.1 से 3.5 संबंधी सामान्य टिप्पणियां: (i). प्रस्तावित दरमान और प्रस्तावित दरमान में, अनुसूची 3.1 से 3.3 प्रति घंटा आधार पर प्रभार निर्धारित करती है और अनुसूची 3.4 30 दिन आधार पर प्रभार निर्धारित करती है और अनुसूची 3.5 केलेंडर माह आधार पर प्रभार निर्धारित करती है। इसलिए, प्रस्तावित दरमान में टिप्पणियां (1), (2), (5) और (6) (i) में प्रकट '8 घंटे' के संदर्भ में उपयुक्ततः संशोधित किए जाएं।	टिप्पणियां 1, 2, 5 और 6 (i) में आवश्यक संशोधन प्रस्तावित दरमान में किए गए हैं।
	(ii). मसौदा दरमान की टिप्पणी (7) ने वर्तमान टिप्पणी को बनाए रखा है जिसमें कहा गया है कि कोई पोत जो किन्हीं कारणों से और नोटिस अवधि की समाप्ति के पश्चात कार्गो प्रहस्तन प्रचालन किए बिना किसी बर्थ को अधिग्रहीत किए रखता है तो नोटिस की समाप्ति के समय और तारीख से सामान्य दर के पांच गुणा पर अतिरिक्त बर्थ किराया प्रभार अदा करना होगा। इस संबंध में, मामला सं. टीएएमपी/114/2001–2002 में इस प्राधिकरण के आदेश दिनांक 8 अप्रैल, 2002 के पैरा 9 (xxvi) की ओर आपका ध्यान आकर्षित किया जाता है। उसमें प्राधिकरण ने उल्लेख किया है कि पारदर्शिता बनाए रखने के लिए यह आवश्यक है कि नोटिस अवधि पर पत्तन अधिकारियों द्वारा मामला–दर–मामला आधार पर निर्णय लिए जाने के स्थान पर नोटिस अवधि को स्पष्टतः बताया जाए। उसमें स्पष्टतः कहा गया था कि केपीटी को अपने अनुवर्ती दरमान में इसे शामिल किए जाने का प्रस्ताव करना चाहिए। कृपया इस मामले में आवश्यक संशोधन करें।	टिप्पणी सं. 7 अब निम्नवत् संशोधित की गई है: "कोई पोत खाली किए जाने के लिए कहे जाने के पश्चात भी किसी बर्थ को अधिग्रहीत किए रखता है और इस बारे में खाली करने के कारणों के साथ नोटिस पोत के मास्टर को प्राप्त हो जाता है तो समाप्त होने वाले उक्त नोटिस में उपलब्ध ज्वारभाटा को ध्यान में रखते हुए विनिर्दिष्ट समय और तारीख से सामान्य दर का 5 गुणा अतिरिक्त बर्थ किराया प्रभार अदा करना होगा"।
III.	अध्याय–III	
1.	घाटशुल्क प्रभार (i). कृपया पुष्टि करें कि घाटशुल्क प्रभार संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के खण्ड 4.2.2 में यथा निर्धारित कार्गो के प्रहस्तन और भंडारण के समय रखे जाने वाले विशेष ध्यान और प्रहस्तन की लागत के आधार पर प्रस्तावित किए गए हैं।	जी हाँ, घाटशुल्क प्रभार प्रहस्तन की लागत के आधार पर प्रस्तावित किए गए हैं। तथापि, उच्चतर निर्धारित लागत और निम्नतर नियंत्रणीय लागत के साथ, पत्तन के लिए यह जरूरी है कि वह ऐसी मूल्य–निर्धारण नीति अंगीकृत करें जिससे पत्तन के लिए राजस्व अर्जित हो, प्रतिस्पर्धा में बने रहें और उच्चतर थ्रुपुट पर पहुंचाए (और निर्धारित लागत के प्रभाव को भी बनाए रखे)। लागत कारक पर विचार करते समय, अन्य कारकों जैसे यातायात क्या वहन कर सकता है, विशेष घटक के प्रहस्तन में लाभ, भविष्य में प्रहस्तित किया जाने वाला मिश्रित कार्गो, निकटवर्ती पत्तन से संभावित प्रतिस्पर्धा आदि को भी घाटशुल्क प्रभार का प्रस्ताव करते समय ध्यान में रखा जाए।

	(ii). एलपीजी घटक के लिए, विदेशी और तटीय के लिए समान घाटशुल्क दर प्रस्तावित की गई है। चूंकि एलपीजी को पीओएल के अधीन नहीं लिया जाता है (टीएएमपी को जहाज़रानी, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय का पत्र सं. पीआर–14019/29/2001–पीजी दिनांक 13 जून, 2005), इसलिए कृपया एलपीजी हेतु तटीय दर प्रशुल्क निर्धारण के लिए संशोधित दिशा–निर्देशों के खण्ड 4.3 के अनुसार निर्धारित करें।	एलपीजी के लिए तटीय दर अब प्रस्तावित दरमान में निर्धारित की गई है।
	(iii). खाद्यान्नों, धातु, धातु स्क्रेप, खल, लकड़ी, नमक, चीनी और अन्य जैसे घटकों पर घाटशुल्क प्रभा 14.28 और 80 के बीच भिन्न–भिन्न प्रतिशतों तक वृद्धि करने का प्रस्ताव किया गया है। अयस्कों और खनिजों घटक पर 11.11 प्रतिशत की कटौती करने का प्रस्ताव किया गया है। प्रस्ताव में यह कहा गया है कि दों में चुनिंदा संशोधन 'प्रोएक्टिव मूल्य निर्धारण' पर है। कृपया स्पष्ट करें।	उच्चतर निर्धारित लागत और निम्नतर नियंत्रणीय लागत के साथ, पत्तन के लिए यह आवश्यक है कि वे ऐसी मूल्य निर्धारण नीति अपनाएं कि इससे पत्तन के लिए राजस्व अर्जित हो, प्रतिस्पर्धा में बना रहे और उच्चतर थ्रुपुट पर पहुंचाए (और निर्धारित लागत के प्रभाव को भी बनाए रखें)। लागत कारक पर विचार करते समय, अन्य कारकों जैसे यातायात क्या वहन कर सकता है, विशेष घटक के प्रहस्तन में लाभ, भविष्य में प्रहस्तित किया जाने वाला मिश्रित कार्गो, निकटवर्ती पत्तन से संभावित प्रतिस्पर्धा आदि को भी किसी घटक के लिए प्रोएक्टिव मूल्य निर्धारण प्रस्तावित करने के लिए ध्यान में रखा जाए। कुछ ऐसी वस्तुएं जैसे नमक जिनके मूल्य आर्थिक विचार और इससे जुड़ी संवेदनशीलता को देखते हुए नहीं बढ़ाए जा सकते हैं। कुछ कार्गो जैसे लकड़ी के लट्ठे, स्क्रैप, खाद्यान्न आदि पत्तन के लिए रणनीतिक रूप से महत्वपूर्ण हैं। यदि हम प्रहस्तन की लागत पर जाएं तो खाद्यान्नों के लिए लगभग 250 प्रतिशत से 300 प्रतिशत, लकड़ी के लट्ठों के लिए 50 प्रतिशत से 60 प्रतिशत, नमक के लिए 210 प्रतिशत से 230 प्रतिशत की वृद्धि केवल ब्रेक करने के लिए अपेक्षित है जोकि घाटशुल्क के प्रशुल्क ढांचा में संशोधन करते समय गलत कथन होगा क्योंकि ऐसा अधिक संशोधन यातायात द्वारा वहन नहीं किया जा सकता है। अतः पत्तन के समग्र परिदृश्य को देखते हुए और मज़बूतियों, कमियों, अवसरों और प्रत्येक घटक का प्रहस्तन करते समय पत्तन के डर पर विचार करते हुए, विभिन्न कार्गो पर घाटशुल्क प्रभारों में 14.28 और 80 के बीच भिन्न–भिन्न प्रतिशतों में वृद्धि की गई है। जबकि एक घटक अयस्कों और खनिजों के लिए 11.11 प्रतिशत कटौती का प्रस्ताव किया गया है। यह उल्लेख किया गया है कि दो और घटक अर्थात खल और धातु पर भी घाटशुल्क में क्रमशः 33.3 प्रतिशत और 25 प्रतिशत कटौती करने का प्रस्ताव किया गया है। ये दरें इस बात की संभावना को ध्यान में रखते हुए निर्धारित की गई हैं कि ये कार्गो मदें निकटवर्ती प्रतिस्पर्धी पत्तनों मुन्द्रा और सिका में जा सकती हैं। स्क्रैप और लकड़ी के लिए प्रस्तावित दरों में वृद्धि इन कार्गो के प्रहस्तन के समय पत्तन की परिसंपत्तियों के उच्चतर टूट–फूट की प्रतिपूर्ति के लिए है।
	(iv). क्रम संख्या 21 और 22 के लिए (अध्याय–II खण्ड 1 में) प्रस्तावित यथामूल्य दरें संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के खण्ड 4.2.2 के मद्देनज़र होनी चाहिएं। इन दो मदों के लिए घाटशुल्क दर प्रासंगिक कार्गो के प्रहस्तन की लागत के संदर्भ में कार्गो के वज़न अथवा मात्रा के आधार पर प्रस्तावित की जाए।	परियोजना सामग्रियां और मोटन वाहन भिन्न–भिन्न आकार और आकृति की होती हैं और ध्यानपूर्व प्रहस्तन की आवश्यकता होती है। इसके अलावा, मशीनरी, सीकेडी, एसकेडी सहित परियोजना सामग्रियों के लिए माप की एकसमान/मानक इकाई, मूल्य के अलावा, नहीं है और इसलिए यथामूल्य आधार पर घाटशुल्क वसूल किए जाने का प्रस्ताव किया गया था।

	(v). अविनिर्दिष्ट सामग्रियों के लिए घाटशुल्क वर्तमान इकाई दर प्रति मी.ट. के विपरीत विदेश हेतु रू0 40 और तटीय के लिए रू0 24 प्रति इकाई 'मी.ट./सं./इकाईयां/घन मीटर' का प्रस्ताव किए जाने के कारण स्पष्ट करें। प्रस्तावित इकाई निश्चित नहीं की जा सकती है। प्रशुल्क मद वसूली की निश्चित इकाई विनिर्दिष्ट करने के लिए संशोधित की जा सकती है।	माप की इकाई मी.ट./सं./इकाई/घन मीटर रूप में विनिर्दिष्ट की गई है जबकि विभिन्न घटक विभिन्न इकाईयों में मापे जाते हैं। इस प्रयोजन के लिए, दस्तावेज़ों अर्थात आईजीएम/नौवहन बिल, आदि में यथा विनिर्दिष्ट माप की इकाई पर विचार किया जाएगा।
	(vi). क्रम सं. 11 पर, लकड़ी के लिए घाटशुल्क दर में 125 प्रतिशत वृद्धि अर्थात रू0 20/– प्रति घन मी. से रू0 45/– प्रति घन मी. का प्रस्ताव किया गया है। इस मद में ऐसी अत्यधिक वृद्धि का प्रस्ताव किए जाने के कारणों का औचित्य दें।	प्रस्तावित दरमान में लकड़ी के लट्ठों के लिए रू0 45/– प्रति घन मी. की दर प्रस्तावित करते समय विभिन्न कारकों पर विचार किया गया है। प्रथम, लकड़ी के लट्ठों के प्रहस्तन से घाटों को नुकसान पहुंचता है जो ऐसे दिखाई नहीं देते, परंतु लम्बे समय तक घाटों को कमज़ोर करते हैं। लट्ठों के लिए प्रस्तावित दर में वृद्धि इन कार्गो के प्रहस्तन के समय पत्तन की परिसंपत्तियों के उच्चतर टूट–फूट की प्रतिपूर्ति के लिए है। दूसरा, लकड़ी के लट्ठे कांडला पत्तन के लिए वहनीय कार्गो है, जोकि अन्य कार्गो जैसे नमक, आदि के साथ अनुदान प्राप्त हैं जहां संवेदनशील कार्गो होने के कारण दरें कम रखी जाती हैं। तीसरा, यदि हम वास्तविक प्रहस्तन लागत को देखें तो नमक के लिए लगभग 210 प्रतिशत से 230 प्रतिशत, खाद्यान्नों के लिए 250 प्रतिशत से 300 प्रतिशत और लट्ठों के लिए ब्रेक करने पर भी 50 प्रतिशत से 60 प्रतिशत वृद्धि करने की आवश्यकता है। ब्रेक प्वाइंट के अनुसार इन दरों में वृद्धि करना सलाह–योग्य नहीं है, इसलिए घटकों के भीतर, प्रतिशत वृद्धि समायोजित की जाए।
	(vii). सल्फर सहित उर्वरक और कच्चे माल के लिए विदेशी दर रू0 20 प्रति मी.ट. प्रस्तावित की गई है। इसके लिए तटीय दर रू0 12/– के स्थान पर रू0 13.80 प्रस्तावित की गई है। कृपया स्पष्ट करें।	यद्यपि सल्फर सहित उर्वरक और कच्चे माल के लिए चूकवश तटीय दर रू0 12 के सीन पर रू0 13.80 प्रस्तावित की गई है जिसे अब सही करके रू0 12 प्रति मी.ट. किया गया है।
	(viii). मोटर वाहन के मामले में, प्रस्तावित तटीय दर विदेशी दर के लिए प्रस्तावित दर से 20 प्रतिशत अधिक प्रस्तावित की गई है। कृपया स्पष्ट करें।	यद्यपि मोटर वाहन के लिए चूकवश तटीय दर प्रस्तावित विदेशी दर से 20 प्रतिशत अधिक प्रस्तावित की गई है जिसे अब सही कर दिया गया है।
	(ix). वर्तमान में, वास्तविक जलयानों के भंडारों, जलयान के प्रावधान सहित, पर कोई घाटशुल्क वसूल नहीं किया जाता है। इसने रू0 1000/– प्रति नौवहन बिल वसूली का प्रस्ताव किया गया है। उसके कारण भेजते समय प्रस्तावित दरों की पुष्टि करने वाला लागत पत्रक भेजें।	कांडला में आने वाले जलयान भंडारों के लिए औसत नौवहन बिल मूल्यानुसार रू0 65,000/– तक होता है। विभिन्न प्रकार के भंडार, जो कम मूल्य वाले कार्गो हैं, जैसे खाना, शीतल पेय, पुर्जे, रस्सियां आदि जलयान भंडारों में शामिल किए गए हैं। एक नौवहन बिल का औसत टनभार 2 से 2.5 टन होता है। इस प्रकार, सभी कार्गो के लिए औसत प्रति टन दर रू0 54 प्रति मी.ट. (सामग्रियों के मूल्य के आधार पर यथामूल्य दर पर विचार करते हुए) आती है, जो अधिक दिखाई देती है। इसलिए रू0 1,000/– प्रति नौवहन बिल की दर प्रस्तावित की गई है। कोचीन पत्तन न्यास के दरमान में, जलयान भंडार के लिए दर प्रत्येक घटक के लिए प्रस्तावित दर के 50 प्रतिशत पर वसूली की जाती है। चूंकि कोचीन पत्तन न्यास की दर अधिक है, इसलिए जलयान भंडार के लिए परिणामी 50 प्रतिशत दर भी अधिक है। इस तुलना के आधार पर, हम महसूस करते हैं कि हमारी दर कम है और इसलिए सही है।

	(x). जलयान के बंकरों के लिए, विदेशी और तटीय दोनों के लिए रू0 20/– प्रति मी.ट. की नई लेवी प्रस्तावित की गई है। उसका कारण बताते समय प्रस्तावित दरों की पुष्टि करने वाला लागत पत्रक भेजा जाए।	अब तक केपीटी के दरमान में जलयान बंकर के लिए प्रभार शामिल नहीं किए गए थे परंतु यह देखा गया है कि अन्य पत्तनों में ये प्रभार हैं। इसलिए इस बार ये प्रभार उनकी दरों के आधार पर केपीटी के दरमान में प्रस्तावित किए गए हैं। तथापि, ये प्रभार कम हैं। उदाहरणार्थ, कोचीन पत्तन में जलयान बंकर प्रभार पीओएल की दरों के 50 प्रतिशत की दर से वसूल किए जाते हैं और पीओएल की दर रू0 65 प्रति मी.ट. है। इस प्रकार कोचीन पत्तन में जलयान बंकर के लिए दर रू0 32.50 प्रति मी.ट. है। इसके विपरीत केपीटी ने केवल रू0 20 प्रति मी.ट. का प्रस्ताव किया है।
	(xi). व्यापार–जगत द्वारा दिए गए सुझाव पर विचार करते हुए कि पत्तन को निर्यात को बढ़ावा देना चाहिए, इस प्राधिकरण के आदेश दिनांक 8 अप्रैल, 2002 के पैरा 9 (xxx) में केपीटी को सलाह दी गई है कि केपीटी विभिन्न पक्षों द्वारा किए गए निर्यातों की वार्षिक मात्रा का विश्लेषण करने के पश्चात घाटशुल्क में मात्रा छूट देने के लिए उपयुक्त प्रस्ताव ला सकता है। कृपया इस बारे में की गई कार्रवाई, यदि कोई हो, संप्रेषित करें।	निर्यात घाटशुल्क पर मात्रा छूट के लिए सुनिश्चित मात्रा प्राप्त करते हुए मामला–दर–मामला आधार पर विचार किया जा सकता है जैसे बीएचईएल के मामले में किया गया था। किसी भी मामले में, पत्तन अधिसूचित दरों पर, जो टीएएमपी के दिशा–निर्देशों के अनुसार केवल अधिकतम दरें हैं, छूट दे सकता है, इसलिए दरमान में मात्रा छूट घोषित करने की आवश्यकता महसूस नहीं की गई है। तथापि, दिए गए सुझाव के अनुसार इस संबंध में एक टिप्पणी कि "वर्ष में सुनिश्चित मात्रा वाले निर्यात कार्गो पर अधिकतम दरों के भीतर मात्रा छूट दी जाएगी" जोड़े जाने का प्रस्ताव किया गया है।
2.	घाटशुल्क प्रभारों के नीचे टिप्पणियां: (i). इस टिप्पणी के अनुसार, पत्तन श्रम की आपूर्ति के लिए ब्रेक–बल्क और बिना–कंटेनरयुक्त कार्गो से संबंधित घाटशुल्क प्रभारों के अलावा रू0 15/– प्रति मी.ट. वसूल किया जाएगा। कृपया पुष्टि करें कि वसूली केवल तभी की जाएगी जब पत्तन श्रम की आपूर्ति की जाती है। इसके अलावा, कृपया प्रशुल्क निर्धारण के लिए संशोधित दिशा–निर्देशों के खण्ड 4.3 के अनुसार विदेशी और तटीय के लिए पृथक दरें प्रस्तावित करें।	यह पुष्टि की गई है कि पत्तन श्रम की आपूर्ति के लिए रू0 15/– प्रति मी.ट. प्रभार केवल तभी वसूल किया जाएगा जब पत्तन श्रम की आपूर्ति की जाती है। तटीय कार्गो के लिए रू0 15/– की 60 प्रतिशत अर्थात रू0 9/– की पृथक दर प्रस्तावित की गई है।
	(ii). टिप्पणी (2) अतिरिक्त घाटशुल्क वसूली 20 प्रतिशत से 23 प्रतिशत की गई है। (एक स्थान पर यह उल्लेख किया गया है कि वृद्धि 30 प्रतिशत होगी)। वृद्धि का कारण कार्गो जेट्टी में तेल कार्गो के प्रहस्तन को हतोत्साहित करना बताया गया है। पिछले दो वर्षों में कार्गो जेट्टियों में तेल कार्गो को प्रहस्तित किए जाने के अवसरों की संख्या भेजी जाए। प्रस्तावित संशोधनों की वित्तीय विवीक्षाएं भी भेजी जाएं।	पिछले दो वर्षों में कार्गो जेट्टी में प्रहस्तित द्रव कार्गो पोतों की संख्या और वित्तीय विवीक्षा भेजी गई है। चूंकि एफ.ओ. (पीओएल) के लिए घाटशुल्क दर रू0 26.25 प्रति टन है और शीरा (अविनिर्दिष्ट सामग्री श्रेणी के अधीन) के लिए रू0 35 प्रति टन है, घाटशुल्क में 3 प्रतिशत की वृद्धि (अर्थात 20 प्रतिशत से 23 प्रतिशत) वर्ष 2004–05 के लिए केवल रू0 92,000/– (रूपए बियानवे हजार केवल) और वर्ष 2005–06 के लिए रू0 65000/– (रूपए पैंसठ हजार केवल) की कल्पित वृद्धि दर्शाएगा। दरमान के प्रस्ताव के पृष्ठ 14 की टिप्पणी 2 में 30 प्रतिशत उल्लेख को 23 प्रतिशत लिया जाए।
3.	विलंबशुल्क प्रभार: (i). भेजे गए विवरण के अनुसार भंडारण गतिविधि अधिशेष दर्शाती है। दरों में ऊर्ध्वमुखी संशोधन का औचित्य बताएं।	यद्यपि भंडारण/भांडागारण गतिविधि अधिशेष दर्शाती है, परंतु हमने विलंबशुल्क प्रभारों (खुला और ढका हुआ) की दरों में 15 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया है। यह प्रस्ताव अगले दो वर्षों के दौरान 19.45 मि.मी.ट. और वर्ष 2016–17 तक 37.50 मि. मी.ट. शुष्क कार्गो के यातायात अनुमानों के आधार पर 66 हेक्टेयर में अवसंरचना और सुविधाओं और कार्गो बर्थ सं. 6 से 10 के पीछे अतिरिक्त 44 हेक्टेयर के विकास पर अगले 2 वर्ष के दौरान रू0 60 करोड़ के भारी निवेश को देखते हुए किया गया है।

	(ii). नए दरमान में वसूली की अतिरिक्त इकाई 'घन मीटर' प्रस्तावित की गई है। यह प्रस्तावित इकाई सही नहीं लग रही है। कृपया वसूली की इकाई की समीक्षा की जाए और सही प्रकार से निर्धारित की जाए।	चूंकि लकड़ी का माप घन मीटर में है, इसलिए घन मीटर ी इकाई लकड़ी के लट्ठों के विलंबशुल्क की वसूली के लिए प्रस्तावित की गई है।
	(iii). दरमान में एक खण्ड शामिल किया जाए कि आयात और निर्यात दोनों कार्गो/कंटेनर पर विलंबशुल्क उस अवधि के लिए नहीं लिया जाएगा जब प्रयोक्ताओं द्वारा अनुरोध किए जाने पर पत्तन जलयान कार्गो/कंटेनर की सुपुर्दगी की स्थिति में नहीं हो।	विलंबशुल्क प्रभार शीर्ष के अधीन नया खण्ड शामिल किया गया है।
4.	प्रशीतन कंटेनरों को बिजली की आपूर्ति के लिए प्रभार: दरें आठ घंटे आधार पर प्रस्तावित की गई हैं। प्रशुल्क निर्धारण के लिए संशोधित दिशा–निर्देशों के खण्ड 5.7.1 के अनुसार, दरें 4 घंटे आधार पर निर्धारित की जानी है। कृपया आवश्यक कार्यवाही करें।	प्रशीतन कंटेनरों को बिजली की आपूर्ति की दरें 4 घंटे आधार पर निर्धारित की गई हैं।
5.	सामान्य कार्गो पर लाइसेंस (भंडारण) शुल्क: (i). खण्ड 2.5 में। (क) खुले क्षेत्र के लिए, पीपों के लिए वर्तमान दर और उत्थित कुर्सी को हटा लिया गया है। कृपया उसके कारण भेजे जाएं।	चूकवश पीपों और उत्थित कुर्सी की वर्तमान दरों को हटा लिया गया था। अब उसे शामिल कर दिया गया है।
	(ii). खण्ड 2.5 में। (क) खुले क्षेत्र के लिए और खण्ड 2.5.1 में। (ख) ढके हुए क्षेत्र के लिए, दर प्रति 10 वर्ग मी. अथवा उसका भाग प्रति माह अथवा उसका भाग के स्थान पर दर प्रति टन प्रति माह अथवा उसका भाग प्रस्तावित की गई है। उसका कारण कार्गो की अधिक डम्पिंग जिससे भूखंड को नुकसान पहुंचता है, को हतोत्साहित करना बताया गया है। यह स्पष्ट नहीं है कि वसूली की इकाई में प्रस्तावित परिवर्तन कार्गो की डम्पिंग को कैसे हतोत्साहित करेगा। कृपया स्पष्ट करें। प्रस्तावित दरें कैसे निर्धारित की गईं, कृपया उपयुक्त कार्य पत्रकों के साथ स्पष्ट किया जाए। प्रस्तावित संशोधनों की वित्तीय विवीक्षा भी भेजें।	वर्तमान दरमान में, किराया प्रभार क्षेत्र आधार पर निर्धारित किए गए हैं। इससे पत्तन प्रयोक्ता भंडारण क्षेत्र के लिए कम क्षेत्र हेतु और अनुमत सीमाओं से परे कार्गो का अधिक चट्टा लगाकर किराया प्रभारों पर बचत करने के लिए प्रेरित होंगे। यदि प्रभार टनभार पर आधारित हैं तो भंडारण क्षेत्र का कोई दुरूपयोग नहीं होगा। इससे अधिक चट्टा के कारण होने वाले नुकसान और भूखंडों के निर्धारण से बचा जा सकेगा। प्रति टन भंडारण प्रभार वर्तमान दरों और भूखंडों के अनुमत भार कारक तथा उसी में 15 प्रतिशत तक की वृद्धि के आधार पर निर्धारित किए गए हैं। एक कार्य पत्रक प्रस्तुत किया गया है। वित्तीय विवीक्षा केवल 15 प्रतिशत है।
	(iii). चूंकि खण्ड 2.5. (क) खुले क्षेत्र के लिए और खण्ड 2.5. (ख) ढके हुए क्षेत्र के लिए, के अधीन प्रभारों की वसूली किराया प्रकृति की है, इसलिए कृपया पुनर्विचार करें कि क्या दर की प्रति वर्ग मीटर प्रति माह आधार पर करना अधिक उपयुक्त रहेगा जिससे केपीटी गतिविधि पर अनुवीक्षण अधिक प्रभावी ढंग से कर सकेगा।	वर्तमान दरमान में, किराया प्रभार क्षेत्र आधार पर निर्धारित किए गए हैं। इससे पत्तन प्रयोक्ता भंडारण क्षेत्र के लिए कम क्षेत्र हेतु और अनुमत सीमाओं से परे कार्गो का अधिक चट्टा लगाकर किराया प्रभारों पर बचत करने के लिए प्रेरित होंगे। यदि प्रभार टनभार पर आधारित होते हैं तो भंडारण क्षेत्र का कोई दुरूपयोग नहीं होगा। इससे अधिक चट्टा के कारण होने वाले नुकसान और भूखंडों के निर्धारण से बचा जा सकेगा।
	(iv). वर्तमान में भू तल और प्रथम तल में ढके हुए क्षेत्र के लिए पृथक भंडारण शुल्क दिए गए हैं। मसौदा दरमान में संयुक्त दर प्रस्तावित की गई है। उसका कारण भेजा जाए। प्रस्तावित दरें कैसे निर्धारित की गईं, कृपया उपयुक्त कार्य पत्रकों के साथ स्पष्ट की जाएं। प्रस्तावित संशोधनों की वित्तीय विवीक्षाएं भी भेजें।	वर्तमान में, भू तल और प्रथम तल में ढके हुए क्षेत्र के लिए भंडारण शुल्क दिए गए हैं। तथापि, वर्तमान में भांडागारों और गोदामों में प्रथम तल नहीं है। इसलिए, प्रथम तल हेतु प्रस्तावित दरमान दरें छोड़ दी गई हैं। प्रति टन भंडारण प्रभार वर्तमान दरों और भूखंडों के अनुमत भार कारक तथा उसमें 15 प्रतिशत तक वृद्धि करते हुए निर्धारित किए गए हैं।

6.	खण्ड 2.5 (i) सामान्य कार्गो से इतर कार्गो के लिए लाइसेंस (भंडारण) शुल्क: (i). खण्ड 2.5 (i) (क) और खण्ड 2.5 (i) (ख). में सामान्य कार्गो से इतर के लिए खुले क्षेत्र और ढके हुए क्षेत्र हेतु नए लाइसेंस (भंडारण) शुल्क प्रस्तावित किए गए हैं। कृपया इस नए खण्ड को शामिल करने का प्रयोजन स्पष्ट करें। प्रस्तावित दरें कैसे निर्धारित की गईं, उपयुक्त कार्य पत्रकों के साथ, यह भी स्पष्ट किया जाए।	कांडला पत्तन उपयोगिता प्रयोजनों (भंडारण प्रयोजन के लिए नहीं) के लिए भूमि आबंटित करता है जिसके लिए पृथक दर की आवश्यकता है। ऐसे उपयोगितओं में बैग पौधे, धर्म कांटों का संस्थापन आदि हैं। प्रस्तावित दरें वर्तमान दरों में 15 प्रतिशत वृद्धि कर निर्धारित की गई हैं।
	(ii). चूंकि सामान्य कार्गो और अन्य कार्गो के लिए भिन्न-भिन्न लाइसेंस शुल्क वसूल किए जाने का प्रस्ताव किया गया है, इसलिए दर लागू करने के बारे में किसी भ्रांति से बचने के लिए 'सामान्य कार्गो' शब्दावली को स्पष्टतः परिभाषित किया जाना चाहिए।	लाइसेंस शुल्क सभी कार्गो के लिए किया गया है और यह सामान्य और अन्य कार्गो के लिए अलग-अलग वसूल किया जाएगा। खण्ड 2.5 (क) और (ख) के अधीन लाइसेंस शुल्क कार्गो के भंडारण के लिए है और 2.5 (च) के अधीन कार्गो के भंडारण से इतर अर्थात भूमि और बैगिंग प्लांट्स अथवा धर्म कांटा के संस्थापन आदि के लिए है।
7.	खण्ड 2.5 (i) सामान्य कार्गो से इतर के लिए लाइसेंस (भंडारण) शुल्क। टिप्पणी (3) में, दंडात्मक ब्याज संदर्भ को उपयुक्ततः संशोधित किया जाए।	कांडला पत्तन उपयोगिता प्रयोजनों (और भंडारण प्रयोजन के लिए नहीं) के लिए भूमि का आबंटन करता है जिसके लिए पृथक दर की आवश्यकता है। ऐसी उपयोगिताएं बैगिंग प्लांट्स, धर्म कांटों का संस्थापन आदि है।
8.	कार्यालय स्थान (पत्तन क्षेत्र के भीतर) के लिए प्रभार। दर में प्रस्तावित वृद्धि उल्लिखित वृद्धि 15 प्रतिशत से अधिक है। कृपया औचित्य बताएं।	कार्यालय स्थान (पत्तन क्षेत्र के भीतर) के लिए वर्तमान दर रू0 60/- प्रति वर्ग मीटर अथवा उसका भाग प्रति माह है। प्रस्तावित दर 15 प्रतिशत वृद्धि जोड़ने के पश्चात परिगणित की गई है जो रू0 69/- होती है जिसे रू0 70/- प्रति वर्ग मीटर अथवा उसका भाग प्रति माह में पूर्णांकित किया गया है।
IV.	अध्याय- IV	
1.	प्रवेश अनुज्ञा टोकन, प्रमाणपत्र आदि जारी करने के लिए प्रभार: स्थायी प्रवेश अनुज्ञा और टोकन जारी करने के प्रभार में 100 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित की गई है। पूर्व दरों में वृद्धि किए जाने का कारण स्पष्ट करें।	आईएसपीएस संहिता लागू होने के पश्चात, प्रवेश अनुज्ञा टोकन, प्रमाणपत्र आदि जारी करने से पहले लम्बी प्रक्रियाओं का पालन करना पड़ता है। ऐसी प्रक्रियाओं से भारी उपरिप्रभार व्यय के साथ-साथ स्टेशनरी आदि पर व्यय बढ़ा है। ऐसे भारी व्यय पर विचार करते हुए दर 100 प्रतिशत तक बढ़ाई गई है।
2.	तुलाई प्रभार: खण्ड 4 के क्र.सं. 1 और 2 में दरों में 25 प्रतिशत वृद्धि किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। क्र.सं. 3 और 4 वही में दरों में 20 प्रतिशत वृद्धि करने का प्रस्ताव किया गया है। उसके कारण भेजें।	कई घटकों जैसे श्रम और पर्यवेक्षण, उपरिव्यय जैसे बिजली में वृद्धि को ध्यान में रखते हुए क्र.सं. 1 और 2 में दरों में 25 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है और और क्र.सं. 3 और 4 में दरों में 20 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है। तथापि, बिजली की दरों में अत्यधिक वृद्धि को ध्यान में रखते हुए, क्र.सं. 1 और 2 में मद के लिए दर में 25 प्रतिशत तक वृद्धि की गई है क्योंकि इनमें बिजली का उपभोग शामिल होता है। चूंकि मद सं. 3 और 4 के लिए बिजली इस्तेमाल नहीं की जाती है, इसलिए तदनुसार दर में 20 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है।
3.	अनुसूची 1, 2, 4 और 5 के लिए सामान्य टिप्पणियां: टूट-फूट की मरम्मत की लागत की वसूली और बदलने की लागत की वसूली के लिए विनिर्दिष्ट शर्तों को प्रशुल्क निर्धारण के लिए संशोधित दिशा-निर्देशों के खण्ड 2.14 के अनुसार पुनः तैयार करें।	केपीटी ने अभी तक अपनी परिसंपत्तियों का बीमा नहीं करवाया है। तथापि, पत्तन की परिसंपत्तियों का बीमा विचाराधीन है। पत्तन सम्पत्ति का बीमा करवाने के पश्चात, टूट-फूट की मरम्मत तथा बदलने की लागत की वसूली के लिए विनिर्दिष्ट शर्तें संशोधित दिशा-निर्देशों के खण्ड 2.14 के अनुसार पुनः तैयार की जाएंगी।

4.	पत्तन फ्लोटिंग क्रॉफ्टों के प्रयोग के लिए प्रभार: (i). खण्ड 6 क्र.सं. क में, विदेशगामी पोतों के लिए प्रस्तावित दर में वृद्धि 200 बीएचपी तक और 201–400 की श्रेणी के क्रॉफ्टों के लिए 15 प्रतिशत है। विदेशगामी पोतों के लिए प्रस्तावित वृद्धि है (i). 401–1500 बीएचपी श्रेणी के क्रॉफ्टों के लिए 122.73 प्रतिशत (ii). 1501–2000 बीएचपी श्रेणी के क्रॉफ्टों के लिए 21 प्रतिशत और (iii). 2000 बीएचपी से अधिक के क्रॉफ्टों के लिए 83.20 प्रतिशत। कृपया दरों में वृद्धि विभिन्न प्रतिशतों में प्रस्तावित करने का कारण लागत विवरणों के साथ स्पष्ट करें। तटीय पोतों के लिए प्रस्तावित तदनुरूपी दरों ने विदेशगामी पोतों के लिए प्रभारों के 60 प्रतिशत को पार कर लिया है। इस संबंध में अपेक्षित सुधार किए जाएं।	टाइपिंग में हुई त्रुटि के कारण, प्रपत्र–1 में दरों में वृद्धि विभिन्न प्रतिशत में दिखाई गई है जिसे संशोधित दरमान में सही से दिखाया गया है। तथापि, सभी वर्तमान दरों में 15 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित करने के लिए आवश्यक सुधार अब कर लिए गए हैं। सुधारों के पश्चात, तटीय पोत के लिए प्रस्तावित तदनुरूपी दरें विदेशगामी पोतों के लिए प्रभारों के 60 प्रतिशत के भीतर है।
	(ii). खण्ड 6 में क्र.सं. ख और ग में, विदेशगामी पोतों के लिए प्रस्तावित दर में वृद्धि 15 प्रतिशत है। तटीय पोतों के लिए प्रस्तावित तदनुरूपी दरों ने विदेशगामी पोतों के लिए प्रभारों के 60 प्रतिशत को पार कर लिया है। इस संबंध में अपेक्षित सुधार किए जाएं।	खण्ड 6, क्र.सं. ख और ग में तटीय पोतों के लिए प्रस्तावित तदनुरूपी दरें विदेशगामी पोतों के लिए प्रभारों के 60 प्रतिशत के भीतर है, इसलिए इस संबंध में सुधारों की आवश्यकता नहीं है।
5.	खण्ड 6 के नीचे टिप्पणियां: (i). टिप्पणी (1) क्रॉफ्टों को बीएचपी समूहों 200 तक, 201–400, 401–1500, 1501–2000 और 2000 से अधिक बीएचपी के अधीन वर्गीकृत किया गया है। इसलिए यह स्पष्ट नहीं है कि वादिनार में पुल–बैक प्रचालनों के लिए 35 टन बीपी टग के किराया प्रभारों के बारे में इस टिप्पणी में विशेष रूप से उल्लेख करना आवश्यक क्यों हैं। कृपया स्पष्ट करें।	वादिनार में पुल–बैक प्रचालन विशेष प्रकार की सेवाएं हैं जो वीएलसीसी (बहुत बड़ा कच्चा तेल वाहकों) को प्रदान की जा रही है अर्थात जब एक वीएलसीसी/पोत एसबीएम पर लंगर डालता है तो पोत को पुल–बैक करने के लिए एक टग तैनात की जाती है ताकि वीएलसीसी/पोत और एसबीएम के बीच पर्याप्त अन्तर रखा जा सके और एसबीएम को होने वाले किन्हीं टूट–फूट से बचाया जा सके। पुल–बैक प्रचालन जलयान के मूरिंग में रूकने तक की पूरी अवधि के लिए किया जाता है। क्योंकि पुल–बैक प्रचालन मूरिंग से संबंधित है, इसलिए प्रभार मूरिंग प्रभारों के लिए निर्धारित किए गए हैं। अतः वादिनार में पुल–बैक प्रचालन के लिए पृथक प्रावधान मौजूद हैं और प्रस्तावित किया गया है।
	(ii). पत्तन के फ्लोटिंग क्रॉफ्ट के प्रयोग के लिए दरें खण्ड 6क के अधीन और खण्ड 6ग के अधीन प्रति घंटा आधार पर प्रस्तावित की गई हैं। टिप्पणी (1) के अधीन उप खण्ड (i) में 8 घंटे आधार पर प्रभारों की वसूली विनिर्दिष्ट की गई है। इसी प्रकार, टिप्पणी (1) के अधीन उप खण्डों (i) और (iii) में प्रभार वसूली 4 घंटे आधार पर विनिर्दिष्ट की गई है। कृपया अपेक्षित सुधार किए जाएं।	कांडला में टग की आवश्यकता 1 घंटे से 3–4 घंटे अलग–अलग हो सकती है, जबकि वादिनार में टगों की आवश्यकता संपूर्ण प्रचालन में लगाने वाले समय अर्थात पोत से संपूर्ण कच्चे तेल को उतारना, पर निर्भर करता है। पोत से कच्चे तेल की पूरी उतराई में कम से कम 24 घंटे का समय लगता है। ऐसी विशेष स्थिति के क़ारण, टग और लॉंचों के किराया प्रभार पारी (8 घंटे) आधार पर निर्धारित किए गए हैं। ज्यादातर कई बार तेल कंपनियों को कच्चे तेल के उतरने के पश्चात भी टग और लॉंचों की आवश्यकता होती है क्योंकि उनके अधिकारियों को एसबीएम से वादिनार जेट्टी पहुंचना होता है जिसमें कम से कम 2 घंटे का समय लगता है और कई बार 2 घंटे से अधिक का समय लगता है क्योंकि उन्हें एसबीएम पर कुछ औपचारिकताएं पूरी करनी होती हैं। तदनुसार, दरें टिप्पणी सं. 1 के (i) और (iii) के अधीन 4 घंटे आधार पर प्रस्तावित की गई है। अतः प्रस्तावित दरें सही हैं।

	(iii). खण्ड 6 में मूल दरों में 15 प्रतिशत से 122.73 प्रतिशत तक वृद्धि करने का प्रस्ताव किया गया है। तथापि, खण्ड 6 के नीचे उप खण्ड (i) से टिप्पणी (1) के अनुसार वादिनार में पुल–बैक प्रचालनों के लिए विदेशगामी पोत के मामले में मौजूदा दर 5462.10 अमेरिकी डॉलर बनाए रखी गई है। (तटीय पोतों के लिए भारतीय रूपयों में दर इस दर के 60 प्रतिशत पर प्रस्तावित की गई है) कृपया पुष्टि करें।	चूकवश वादिनार में पुल–बैक प्रचालन के लिए 15 प्रतिशत वृद्धि नहीं की गई है जिसे अब ठीक कर लिया गया है और इसकी भी पुष्टि की जाती है कि तटीय पोतों के लिए भारतीय रूपयों में दर विदेशी दरों के 60 प्रतिशत पर प्रस्तावित की गई है।
	(iv). खण्ड 6 में मूल दरों में 15 प्रतिशत से 122.73 प्रतिशत तक वृद्धि करने का प्रस्ताव किया गया है। तथापि, खण्ड 6 के नीचे उप खण्ड (ii) से टिप्पणी (1) के अनुसार वादिनार में पुल–बैक प्रचालनों के लिए विदेशगामी पोत के मामले में मौजूदा दर 2731.05 अमेरिकी डॉलर बनाए रखी गई है। (तटीय पोतों के लिए भारतीय रूपयों में दर इस दर के 60 प्रतिशत पर प्रस्तावित की गई है) कृपया पुष्टि करें।	चूकवश वादिनार में पुल–बैक प्रचालन के लिए 15 प्रतिशत वृद्धि नहीं की गई है जिसे अब ठीक कर लिया गया है और इसकी भी पुष्टि की जाती है कि तटीय पोतों के लिए भारतीय रूपयों में दर विदेशी दरों के 60 प्रतिशत पर प्रस्तावित की गई है।
	(v). खण्ड 6 में मूल दरों में 15 प्रतिशत से 123.73 प्रतिशत तक वृद्धि करने का प्रस्ताव किया गया है। तथापि, खण्ड 6 के नीचे उप खण्ड (iii) से टिप्पणी (1) के अनुसार वादिनार में पुल–बैक प्रचालनों से पहले और बाद में अनुवर्तन में तेल कम्पनियों से वसूल किए जाने वाला वर्तमान किराया प्रभार विदेशगामी पोत के मामले में मौजूदा स्तर 2731.05 अमेरिकी डॉलर पर बनाए रखा जाएगा। (तटीय पोतों के लिए भारतीय रूपयों में दर इस दर के 60 प्रतिशत पर प्रस्तावित की गई है) कृपया पुष्टि करें।	चूकवश वादिनार में पुल–बैक प्रचालन के लिए 15 प्रतिशत वृद्धि नहीं की गई है जिसे अब ठीक कर लिया गया है और इसकी भी पुष्टि की जाती है कि तटीय पोतों के लिए भारतीय रूपयों में दर विदेशी दरों के 60 प्रतिशत पर प्रस्तावित की गई है।
	(vi). टिप्पणी (3). मूल दरों में 15 प्रतिशत से 122.73 प्रतिशत तक वृद्धि करने का प्रस्ताव किया गया है। तथापि, कांडला की संकरी खाड़ी के भीतर, मूरिंग अथवा लंगरगाह में, प्रयोग के लिए सामान्य प्रयोजन लॉंचों के किराये की न्यूनतम दरों में वर्तमान दरों के 50 प्रतिशत तक कटौती, परंतु विदेशगामी पोत के मामले में 8.57 अमेरिकी डॉलर का न्यूनतम प्रभार और तटीय पोत के मामले में रू0 180/–, करने का प्रस्ताव किया गया है। कृपया स्पष्ट करें: (क). 8.57 अमेरिकी डॉलर की दर कैसे निर्धारित की गई है। (ख). रियायत में आनुपातिक वृद्धि दरमान में प्रस्तावित क्यों नहीं की गई है।	अध्याय–IV के खण्ड 6 के अधीन टिप्पणी सं. 3, 4, 5 को हटाने का प्रस्ताव किया गया है। तदनुसार, प्रस्तावित दरमान के खण्ड 6 के अधीन दिखाई देने वाली टिप्पणियां इन टिप्पणियों में नहीं दर्शाएंगी। चूकवश वादिनार में पुल–बैक प्रचालन के लिए 15 प्रतिशत वृद्धि नहीं की गई है जिसे अब ठीक कर लिया गया है और इसकी भी पुष्टि की जाती है कि तटीय पोतों के लिए भारतीय रूपयों में दर विदेशी दरों के 60 प्रतिशत पर प्रस्तावित की गई है।
	(vii). टिप्पणी (4). कृपया स्पष्ट करें (i) 8.57 अमेरिकी डॉलर की दर कैसे निर्धारित की गई। चूंकि मूल दरों में 15 प्रतिशत से 122.73 प्रतिशत तक वृद्धि करने का प्रस्ताव किया गया है, इसलिए कृपया पुष्टि करें कि देय न्यूनतम प्रभार 8.57 अमेरिकी डॉलर और रू0 180/– की मौजूदा दर पर बनाए रखे जाएंगे।	अध्याय–IV के खण्ड 6 के अधीन टिप्पणी 3, 4, 5 को हटाने का प्रस्ताव किया गया है। तदनुसार, प्रस्तावित दरमान के पृष्ठ 25 पर दिखाई देने वाली टिप्पणियां इन टिप्पणियों को नहीं दर्शाएंगी।

6.	स्टील फ्लोटिंग शुष्क गोदी के लिए प्रभार: खण्ड 7 के नीचे टिप्पणियां– (i). टिप्पणी (2). यह उल्लेख किया गया है कि शुष्क गोदी में, गोदी क्रेन पोतों के शुष्क गोदी में रूकने के दौरान निःशुल्क उपलब्ध करवाई जाएगी बशर्ते उपलब्ध होनी होनी चाहिए। इसे अलावा, इस टिप्पणी में कहा गया है कि शुष्क गोदी क्रेनों पर, उपलब्धता की शर्त पर, प्रभार प्रति घंटा आधार पर वसूल किए जाएंगे। उसके लिए प्रभार दिवस पारी के दौरान रू0 500/– प्रति घंटा अथवा उसका भाग है और यदि दिवस पारी के बाद इस्तेमाल किया जाता है तो प्रभारी दिवस पारी के लिए लागू दर से दोगुना होंगे। यह स्पष्ट नहीं है कि शुष्क गोदी क्रेनें ऊपर उल्लिखित गोदी क्रेनों से भिन्न हैं अथवा नहीं। कृपया स्पष्ट करें कि इसमें उल्लिखित गोदी क्रेनें कार्गो प्रहस्तन प्रयोजन के लिए मोबाइल क्रेनों, फोर्क लिफ्टस, आदि से संबंधित खण्ड 3 के अधीन शामिल उपस्कर हैं अथवा नहीं। खण्ड 7 के नीचे टिप्पणी (2) के अलावा किसी अन्य खण्ड में शुष्क गोदी क्रेनों के प्रभार कवर नहीं होते हैं। यदि पृथक शुष्क गोदी क्रेनें मौजूद हैं तो उनके लिए स्वीकृत लागत एवं प्रतिलाभ सिद्धांतों के आधार पर किराया प्रभार निर्धारित करना आवश्यक है।	शुष्क गोदी के पास केवल एक क्रेन है जो शुष्क गोदी में ही संस्थापित है और उसके लिए किराया प्रभार उसी के दिन उल्लिखित प्रभारों की अनुसूची के अनुसार वसूल किए जाते हैं। यह भी स्पष्ट किया गया है कि कोई अन्य पृथक शुष्क गोदी क्रेन उपलब्ध नहीं करवाई गई है। शुष्क गोदी क्रेन और गोदी क्रेन में अन्तर है। शुष्क गोदी क्रेन शुष्क गोदी पर संस्थापित की गई है और शुष्क गोदी प्रचालकों के लिए इस्तेमाल की जाती है। जबकि गोदी क्रेनें गोदियों/घाटों पर संस्थापित की गई हैं और कार्गो प्रहस्तन प्रचालनों के लिए इस्तेमाल किए जाते हैं। तथापि, अब निःशुल्क गोदी क्रेन सुविधा को हटाने का प्रस्ताव किया गया है और तदनुसार टिप्पणी (2) संशोधित की गई है।
	(ii). वर्तमान टिप्पणी (6) का प्रस्तावित दरमान में उल्लेख नहीं किया गया है। इस टिप्पणी के अनुसार, जब एक से अधिक पोत को गोदी में खड़ा किया जाता है और साथ ही गोदी से बाहर निकाला जाता है तो केवल गोदी के किराया प्रभारों को पोतों के विस्थापन के आधार पर आनुपातिक आधार पर बांटा जाएगा। प्रस्तावित दरमान में इस शर्त का उल्लेख नहीं किए जाने का कारण स्पष्ट करें।	स्टील फ्लोटिंग शुष्क गोदी के प्रभारों की अनुसूची के अधीन टिप्पणी के क्रम सं. (6) में यह उल्लेख किया गया है कि "जब एक पोत से अधिक पोत को गोदी में खड़ा किया जाता है और साथ ही गोदी से बाहर निकाला जाता है तो केवल गोदी के किराया प्रभारों को पोतों के विस्थापन के आधार पर आनुपातिक आधार पर बांटा जाएगा"। जैसाकि यह दिया गया है कि गोदी के किराया प्रभारों का पोतों के विस्थापन के आधार पर आनुपातिक आधार पर बांटा जाएगा और स्टील फ्लोटिंग शुष्क गोदी के प्रभारों की वर्तमान अनुसूची पोतों की लम्बाई पर आधारित है और पोतों के विस्थापन पर आधारित कोई अन्य दरें उपलब्ध नहीं हैं। उपर्युक्त के मद्देनज़र, स्टील फ्लोटिंग शुष्क गोदी के प्रभारों की अनुसूची के अधीन टिप्पणी सं. (6) में शर्त हटाने का प्रस्ताव किया गया है और शुष्क गोदी किराया प्रभार, साथ में अथवा अन्यथा गोदीकरण/अगोदीकरण पर बिना विचार किए, वसूल किए जाएंगे।
	(iii). प्रस्तावित दरमान की टिप्पणी (9) में एक शर्त जोड़ी गई है। इस परिवर्धन का कारण स्पष्ट करें।	यह प्रस्तावित किया गया है कि "यदि गोदीकरण/अगोदीकरण प्रचालन का रद्दीकरण ओटीबी अथवा लंगरगाह स्थल से शुष्क गोदी में क्रॉफ्ट के देरी से पहुंचने के कारण होता है तो प्रचालन के रद्दीकरण के लिए ये अतिरिक्त प्रभार भाड़े पर लेने वाले से वसूल नहीं किए जाएंगे। उपर्युक्त पैरा के जोड़े जाने का कारण है कि इस तथ्य पर विचार करते हुए कि एक बार पोत ओटीबी अथवा लंगरगाह सिल पर उस पक्ष को दिए गए स्लॉट के अनुसार गोदीकरण के लिए पहुंचता है, और गोदी प्रचालनों के लिए आवश्यक संकेत जारी कर दिया जाता है तो पोत को शुष्क गोदी पर लाने का दायित्व कांडला पत्तन न्यास पर होता है। शुष्क गोदी पर पहुंचने में देरी पर ज्वारभाटा के निकल जाने के कारण गोदीकरण प्रचालन के रद्दीकरण के लिए पक्ष की ओर से विलंब, यदि कोई हो, जिम्मेदार नहीं होगा।

7.	गोदियों में चलने वाले वाहनों के लिए प्रभार: (i). प्रस्तावित दर प्रति दिन में वृद्धि 50 प्रतिशत और 150 प्रतिशत के बीच है। प्रस्तावित दर प्रति माह में वृद्धि 66.66 प्रतिशत और 150 प्रतिशत के बीच है। प्रस्तावित दर प्रति वर्ष में वृद्धि 38.88 प्रतिशत और 66.66 प्रतिशत के बीच है। मोबाइल कार्गो प्रहस्तन उपस्कर के मामले में कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं की गई है। वाहनों और गाड़ियों के मामले में दरों में वृद्धि करने का मूल कारण बताया जाए। लागत घटकों को दर्शाने वाला कार्य पत्रक भी भेजें।	आईएसपीएस संहिता के लागू होने के पश्चात, किसी वाहन को पत्तन के भीतर प्रवेश करने से पहले लम्बी प्रक्रियाओं से गुजरना पड़ता है। आईएसपीएस की अपेक्षा के अनुसार विभिन्न सुरक्षा व्यवस्थाओं के कारण ऐसी प्रक्रियाओं में भारी उपरिप्रभार व्यय होता है। सुरक्षा के सम्मुख ऐसे भारी व्यय पर विचार करते हुए दर में वृद्धि की गई है।
	(ii). गोदियों में निर्यात कार्गो की प्राप्ति के लिए और गोदियों से आयात कार्गो के निष्क्रमण के लिए मोटर लॉरियों और गाड़ियों की सेवाएं प्रमुख अपेक्षा हैं। कृपया विचार करें कि क्या ऐसे ट्रकों और गाड़ियों को किसी भी प्रकार से प्रवेश शुल्क अदा करने की आवश्यकता है।	जी हाँ, पत्तन के भीतर किसी भी प्रयोजन के लिए पत्तन में प्रवेश करने वाले किसी लॉरी और गाड़ियों को वाहन की श्रेणी के अनुसार प्रवेश शुल्क अदा करने होंगे।
8.	जलयानों और बार्जों से इतर किसी माध्यम से कार्गो प्रहस्तन के लिए बिजली वाली घाट क्रेनों को किराये पर लेने के लिए, यदि किराये पर लिये जाते हैं, प्रभार: (i). वर्तमान दरमान में तटीय और विदेशी के लिए कोई पृथक दरें उपलब्ध कराई गई हैं। रू0 427.50 प्रति घंटा प्रति क्रेन की वर्तमान दर में 87 प्रतिशत तक की वृद्धि की गई है और रू0 800/– का परिणामी आंकड़ा विदेशी दर के रूप में प्रस्तावित किया गया है। तटीय दर विदेशी दर के 60 प्रतिशत पर निर्धारित की गई है। दरों में वृद्धि करने का मूल कारण स्पष्ट करते समय लागत घटकों को दर्शाने वाला कार्य पत्रक उपलब्ध करवाएं।	प्रभार बहुत अधिक आधार पर लिए गए थे क्योंकि पोतों में और से कार्गो की लदाई तथा उतराई से इतर गतिविधियों के लिए घाट क्रेनों का उपयोग करने से रोकने के लिए प्रतिवारक है।
	(ii). खण्ड 9 के नीचे टिप्पणियां: टिप्पणी 3 (ix). विदेशगामी पोतों के मामले में मूल दर में 87 प्रतिशत तक वृद्धि करने का प्रस्ताव किया है। तथापि, बिजली बंद होने आदि के कारण घाट प्रचालनों को रोकने के लिए वर्तमान में प्रदान की गई रियायत में वृद्धि नहीं की गई है और विदेशगामी के लिए रू0 37.50 प्रति घंटा और तटीय पोतों के लिए रू0 25 प्रति घंटा पर बनाए रखने का प्रस्ताव किया गया है। नए दरमान में रियायत में आनुपातिक वृद्धि का प्रस्ताव क्यों नहीं किया गया है। कृपया स्पष्ट करें।	पोतों पर और से कार्गो की लदाई और उतराई से इतर गतिविधियों के लिए घाट क्रेनों का उपयोग करने से रोकने के लिए प्रतिवारक के रूप में मूल दर में 87 प्रतिशत तक वृद्धि करने का प्रस्ताव नहीं किया गया है। इसलिए रियायत में आनुपातिक वृद्धि नए दरमान में प्रस्तावित नहीं की गई है।
ड.	विविध	
1.	प्राधिकरण ने तुना पतन के दरमान के संशोधन के लिए 15 मार्च, 2005 को आदेश पारित किए थे। शुद्धिपत्र दिनांक 27 अप्रैल, 2005 के साथ पठित उक्त आदेश के पैरा 9 (xv) के अनुसार दरें दो वर्षों की अवधि अथवा पहले, यदि कांडला पत्तन की सामान्य समीक्षा के साथ समीक्षा की जाती है, के लिए वैध रहेंगी। उसमें यह उल्लेख भी किया गया था कि समग्र पत्तन की वित्तीय स्थिति को जाँचने के लिए केपीटी के दरमान की अगली समीक्षा/संशोधन के साथ तुना पत्तन की दरों की समीक्षा की जाएगी। केपीटी के वर्तमान प्रस्ताव में तुना पत्तन के दरमान की समीक्षा के मुद्दे पर कुछ नहीं कहा गया है। कृपया प्राधिकरण के निदेशों का पालन करें।	यह प्रस्तावित किया गया है कि कांडला पत्तन पर लागू दरें तुना पत्तन पर भी लागू होती हैं।

2.	संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के खण्ड 7 (अन्य प्राधिकृत सेवा प्रदाताओं द्वारा प्रभारों का विनियमन) के संदर्भ में केपीटी द्वारा की गई कार्रवाई स्पष्ट करें।	संशोधित दिशा–निर्देशों के खण्ड 7 का कांडला पत्तन न्यास द्वारा सख्ती से पालन किया गया है।

5. 14 नवम्बर, 2006 को, केपीटी ने अपने सामान्य दर संशोधन प्रस्ताव पर इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभ्यावेदन दिया था। प्रस्तुतिकरण के समय हुई चर्चा के आधार पर, इस कार्यालय के पत्र दिनांक 29 नवम्बर, 2006 के अधीन पत्तन से कुछ और स्पष्टीकरण मांगे गए थे। केपीटी ने पत्र दिनांक 28 दिसम्बर, 2006 के अधीन उसके जवाब भेजे थे। माँगे गए स्पष्टीकरण और उसपर केपीटी द्वारा भेजे गए जवाबों को नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

क्र.सं.	हमारे प्रश्न	केपीटी से प्राप्त जवाब
1.	यद्यपि केपीटी ने उल्लेख किया है कि विभिन्न गतिविधियों और उप गतिविधियों के लागत विवरण कांडला प्रभाग, वादिनार प्रभाग और समग्र पत्तन के लिए प्रस्तुत की गई है, परंतु केवल कांडला प्रभाग के लिए गतिविधि/उप गतिविधि विवरण प्राप्त हुए हैं। केपीटी से अनुरोध है कि प्रासंगिक गतिविधि/उप गतिविधि और समग्र पत्तन लागत विवरण प्रस्तुत करें जिसमें वादिनार प्रभाग के आय एवं व्यय विवरण भी शामिल हों।	प्रासंगिक गतिविधि/उप गतिविधि और समग्र पत्तन विवरण (वादिनार प्रभाग के व्यय सहित) प्रस्तुत किए गए हैं।
2.	केपीटी ने वर्ष 2004–05 और 2005–06 के लिए दक्षता परिमापी जैसे औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट, बर्थ में निष्क्रिय समय, पोतों का औसत बर्थिंग–पूर्व विराम और पोतों का औसत घुमाव समय भेजा है।	वर्ष 2006–07 से 2009–10 के लिए दक्षता परिमापी निम्नवत् है:

वर्ग	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10
औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट (टनों में)				
पत्तन खाते पर	9202	9393	9735	10105
बिना पत्तन खाते पर	—	—	—	—
बर्थ में समग्र निष्क्रिय समय बर्थ में पोतों के कुल विराम के प्रतिशत रूप में				
पत्तन खाते पर	0.67	0.61	0.59	0.58
बिना पत्तन खाते पर	14.69	14.30	13.86	13.28
पोतों का औसत बर्थिंग–पूर्व विराम (दिनों में)				
पत्तन खाते पर	0.62	0.66	0.65	0.60
बिना पत्तन खाते पर	1.06	0.91	0.87	0.88
पोतों का औसत घुमाव समय (दिनों में)				
पत्तन खाते पर	2.76	2.72	2.64	2.52
बिना पत्तन खाते पर	1.59	1.41	1.35	1.35

3.	केपीटी ने कार्गो प्रहस्तन उपस्कर, संयंत्र और गियर्स, जल की आपूर्ति, कल्याण आदि सहित सभी 16 गतिविधियों/उप–गतिविधियों के लिए सभी लागत विवरण भेजे हैं। केपीटी से अनुरोध है कि समग्र पत्तन और चार मुख्य गतिविधियां अर्थात कार्गो प्रहस्तन, पत्तन और गोदी सुविधाएं, टाऊनशिप और भूमि एवं भवन के लिए लागत विवण प्रस्तुत करें। कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन, उप–गतिविधियों अर्थात कार्गो प्रहस्तन, विलंबशुल्क और पीओएल के ब्योरे शामिल किए जाएं और पत्तन तथा गोदी सुविधाओं के अधीन, उप–गतिविधियों अर्थात बर्थ किराया, पत्तन देयताएं, पाइलटेज़ और जल की आपूर्ति के ब्योरे शामिल किए जाएँ। विवरण तैयार करते समय, कृपया सुनिश्चित करें कि उप–गतिविधियों के	समग्र पत्तन, कार्गो प्रहस्तन गतिविधि, पत्तन और गोदी सुविधाएं तथा टाऊनशिप एवं भूमि भवन गतिविधि के लागत विवरण भेजे गए हैं।

	जोड़ उस मुख्य गतिविधि के साथ मेल खाएं और मुख्य गतिविधियों के जोड़ मुख्य (समग्र पत्तन) विवरण में दर्शाए गए आंकड़ों से मेल खाएं।	
4.	कृपया प्रस्तावित दर संशोधन के कारण अर्जित होने वाले संभावित वर्ष–वार औसत अतिरिक्त राजस्व उपलब्ध करवाएं।	प्रस्तावित दर संशोधन के कारण सृजित होने वाला संभावित वर्ष–वार औसत अतिरिक्त राजस्व निम्नवत् है: वर्ष — अर्जित होने वाला संभावित अतिरिक्त राजस्व (रूपये लाखों में) 2006-07 — 3311.03 2007-08 — 3619.83 2008-09 — 5216.14
5.	चूंकि निर्धारित प्रशुल्क वैधता 2009–10 तक बढ़ाई जा सकती है, इसलिए कृपया वर्ष 2009–10 के लागत विवरण प्रस्तुत करें।	समग्र पत्तन, कार्गो प्रहस्तन गतिविधि, पत्तन और गोदी सुविधाओं तथा टाऊनशिप एवं भूमि भवन गतिविधि के लिए वर्ष 2009–10 हेतु लागत विवरण भेज गए हैं।
6.	प्रस्तुतिकरण में, यह उल्लेख किया गया था कि कांडला प्रभाग के लिए अन्तराल को भरने के लिए प्रशुल्क में 22.79 प्रतिशत वृद्धि की आवश्यकता है। कृपया प्रतिशत वृद्धि भेजें जो अन्तराल को भरने के लिए है जब वादिनार प्रभाग के आय और व्यय पर भी विचार किया जाता है।	कांडला प्रभाग के लिए अन्तराल को भरने के लिए, प्रशुल्क में 22.79 प्रतिशत वृद्धि की आवश्यकता है, तथापि जब वादिनार प्रभाग के आय और व्यय पर भी विचार किया जाता है तो रू0 472.54 लाख का अधिशेष होगा।
7.	यह उल्लेख किया गया है कि पिछले 4 वर्षों के दौरान अवसंरचना विकास पर रू0 331.30 करोड़ खर्च किए गए हैं। उसके ब्योरे भेजे जाएं।	पिछले चार वर्षों के दौरान अवसंरचना विकास पर व्यय राशि के वर्ष–वार ब्योरे भेजे गए हैं।
8.	लागत विवरणों में, रेलवे से होने वाली आय शून्य दर्शाई गई है। रेलवे पर वार्षिक व्यय रू0 4 लाख से रू0 10 लाख के बीच दर्शाई गई हैं। उसक कारण स्पष्ट करें। कृपया इसकी पुष्टि करें कि रेलवे पर व्यय कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के साथ मिला दिया गया है।	रेलवे से कोई आय नहीं है; तथापि, व्यय पत्तन क्षेत्र के अन्दर स्थित रेलवे लाइनों के रखरखाव पर व्यय है।
9.	अगले 2 वर्षों में रू0 413.17 करोड़ का निवेश किया जाना बताया गया है। कृपया उसके ब्योरे भेजें।	अगले 2 वर्षों में किए जाने वाले निवेश रू0 413.17 करोड़ के ब्योरे भेजे गए हैं।
10.	कृपया खाद्यान्न, धातु स्क्रेप, चीनी, खल, धातु लकड़ी और अन्य घटकों पर घाटशुल्क में प्रस्तावित वृद्धि के लिए लागत ब्योरों के साथ औचित्य भेजें।	यह दोहराया गया है कि घाटशुल्क प्रभार प्रहस्तन की लागत के आधार पर प्रस्तावित किए गए हैं। तथापि, उच्चतर निर्धारित लागत और निम्नतर नियंत्रणीय लागत के साथ, पत्तन के लिए यह जरूरी है कि इस ऐसी मूल्य–निर्धारण नीति अपनाए जिससे पत्तन के लिए राजस्व अर्जित हो, प्रतिस्पर्धा को बनाए रखे और उच्चतर थ्रुपुट (और निर्धारित लागत के प्रभाव को भी बनाए रखे) की कोशिश हो। लागत कारक पर विचार करते समय, अन्य घटकों जैसे यातायात क्या वहन कर सकता है, विशेष घटक के प्रहस्तन में लाभ, भविष्य में प्रहस्तित किया जाने वाला मिश्रित कार्गो, निकटवर्ती पत्तनों से संभावित प्रतिस्पर्धा आदि को भी घाटशुल्क प्रभार प्रस्तावित करने के लिए ध्यान में रखा गया है।
11.	कंपनी से अनुरोध है कि वास्तविक पेंशन और वर्ष 2003–04 से 2005–06 के दौरान अन्य टर्मिनल देयताएं और वर्ष 2006–07 से 2009–10 तक इसी गणना पर अनुमानित आउटगो भेजें।	वास्तविक पेंशन और वर्ष 2003–04 से 2005–06 के दौरान अन्य टर्मिनल देयताएं और वर्ष 2006–07 से 2009–10 तक इसी गणना पर अनुमानित आउटगो भेजे गए हैं जोकि निम्नवत् हैं: वर्ष — पेंशन और अन्य टर्मिनल देयताएं (रूपये करोड़ों में) 2002-03 — 11.81 2003-04 — 14.68 2004-05 — 17.68 2005-06 — 17.28 2006-07 — 11.13 2007-08 — 11.13 2008-09 — 12.24 2009-10 — 13.47

12.	केपीटी ने व्यावसायिक परिसंपत्तियों और व्यवसाय संबंधी परिसंपत्तियों के अधीन अपनी परिसंपत्तियां भेजी हैं। इसने सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों के ब्योरे नहीं भेजे हैं। पत्तन से अनुरोध है कि इस बात की पुष्टि करें कि उसके पास इस वर्ग के अधीन आने वाली परिसंपत्तियां नहीं हैं।	यह पुष्टि की गई है कि पत्तन के पास सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों के वर्ग के अधीन आने वाली परिसंपत्तियां नहीं हैं।
13.	पावर प्वाइंट प्रस्तुतिकरण में, यह उल्लेख किया गया था कि वर्ष 2005–06 के दौरान, कांडला प्रभाग और वादिनार प्रभाग की वित्तीय स्थिति संपदा था टाऊनशिप गतिविधि और बिना संपदा तथा टाऊनशिप गतिविधि के साथ निम्नलिखित थी: (रूपये करोड़ों में) क्र. सं. | मदें | कांडला | वादिनार | कुल 1. | संपदा और टाऊनशिप गतिविधि सहित | -42.66 | 43.27 | 0.61 2. | बिना संपदा और टाऊनशिप गतिविधि | -40.51 | 45.23 | 4.72 3. | संपदा और टाऊनशिप गतिविधि | -2.15 | -1.96 | -4.11	पावर प्वाइंट प्रस्तुतिकरण में, दिखाई गई कांडला प्रभाग और वादिनार प्रभाग की वर्ष 2005–06 के लिए वित्तीय स्थिति संपदा तथा टाऊनशिप गतिविधि के साथ और संपदा तथा टाऊनशिप गतिविधि के बिना की पुष्टि की गई है। वादिनार प्रभाग से संबंधित संपदा गतिविधि के ब्योरे निम्नवत् हैं: रूपये करोड़ों में प्रचालन आय 0.53 प्रचालन लागत 2.49 प्रचालन घाटा –1.96
14.	केपीटी ने पुष्टि की है कि उसे रू0 10 करोड़ का अपफ्रंट शुल्क प्राप्त हुआ है और इसे एस्क्रो खाता में जमा नहीं करवाया गया है जैसाकि संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के खण्ड 2.8.3 में विनिर्दिष्ट किया गया है। केपीटी इस बारे में सूचित करे कि कितनी समय–सीमा में विनिर्दिष्ट का पालन कर लिया जाएगा। यदि एस्क्रो खाता सृजित नहीं किया गया है तो आरओसीई का निर्धारण करते समय, नियोजित पूंजी आंकड़े उपयुक्ततः समायोजित करने होंगे।	एस्क्रो खाता खोलने की प्रक्रिया जारी है।
15.	केपीटी वर्ष 2003–04, 2004–05 और 2005–06 के लिए पट्टा तथा किरायों और टाऊनशिप से वास्तविक आय की पुष्टि करें।	वर्ष 2003–04, 2004–05 और 2005–06 के लिए पट्टा तथा किरायों और टाऊनशिप से वास्तविक आय निम्नवत् है: वर्ष | पट्टा और किरायों से आय | टाऊनशिप से आय | कुल 2003-04 | 1075.32 | 164.00 | 1239.32 2004-05 | 1956.58 | 259.07 | 2215.65 2005-06 | 1336.87 | 285.87 | 1622.74
16.	केपीटी ने सकल प्रखंड में परिवर्धन के कारण (संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के खण्ड 2.6.3 द्वारा) प्राप्त प्रचालन दक्षता, यदि कोई हो, बताने में अपनी असमर्थता व्यक्त की थी। केपीटी से अनुरोध है कि वे यह स्पष्ट करें कि अपेक्षाओं का पालन करने में मुश्किल क्यों है।	अगले कुछ वर्षों के दौरान इस पत्तन में सृजित होने वाले भारी यातायात और कांडला में यातायात में मौजूदा चढ़ाव को देखते हुए, विभिन्न परियोजनाएं जैसे बर्थों का निर्माण, बार्ज प्वाइंट, गोदाम, क्रेन, चैनल आदि का निकर्षण आदि भीड़ को कम करने के लिए चलाई गई है। इस प्रकार ऐसी स्थिति से निपटने के लिए दक्षता में सुधार लाने हेतु उपाय किए गए हैं और यह कार्य विपरीत भी पड़ सकता है अर्थात दक्षता में सुधार होना और उससे कार्गो आकर्षित होना। पत्तन द्वारा अवसंरचना के परिवर्धन से इतर विभिन्न उपाय किए गए हैं जैसे धर्म कांटों को अनुमति देना, बैगिंग प्लांट्स और उनके अपने कार्गो के लिए निजी व्यक्ति द्वारा कार्गो प्रहस्तन उपस्कर, भंडारण स्थान का अधिकतम उपयोग, बिना बाधाओं के

		कार्गो का आसान संचलन, बर्थिंग और भंडारण नीतियां तैयार करना, रात्रि नौचालन आदि। तथापि, प्रत्येक विकसित परिसंपत्ति अथवा प्रत्येक उठाए गए कदम द्वारा अर्जित प्रचालनात्मक दक्षता के बारे में बताना कठिन होगा।
17.	केपीटी के सामान्य दर संशोधन प्रस्ताव पर एबीजी कांडला कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड से प्राप्त टिप्पणियों की एक प्रतिलिपि हमारे पत्र दिनांक 2 नवम्बर, 2006 के अधीन केपीटी को अग्रेषित की गई थी। कृपया उस पर टिप्पणियां, यदि कोई हों, अग्रेषित की जाएं।	केपीटी के सामान्य दर संशोधन प्रस्ताव पर मै0 एबीजी कांडला कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड द्वारा दी गई टिप्पणियों पर केपीटी की टिप्पणियां पत्र सं. एफए/लागत/1021–आर/249 दिनांक 1–12–2006 द्वारा पहले ही भेजी जा चुकी है।

6.1. चूंकि उपर्युक्त पैरा 5 के क्रम सं. 1 और 3 में उठाए गए प्रश्नों पर केपीटी द्वारा भेजे गए जवाब अधूरे थे, इसलिए पत्र दिनांक 3 जनवरी, 2007 द्वारा, पत्तन से अनुरोध किया गया था कि निम्नलिखित सूचना 15 जनवरी, 2007 तक भेज दें:

(i). समग्र पत्तन के लिए वर्ष 2002–03 से 2004–05 के समेकित आय और लागत विवरण समर्थक गतिविधि–वार लागत विवरणों के साथ।

(ii). कांडला प्रभाग के लिए वर्ष 2002–03 से 2009–10 के समेकित आय और लागत विवरण समर्थक गतिविधि–वार लागत विवरणों के साथ।

(iii). वादिनार प्रभाग के लिए वर्ष 2002–03 से 2009–10 के समेकित आय और लागत विवरण समर्थक गतिविधि–वार लागत विवरणों के साथ।

6.2. केपीटी ने अपने पत्र दिनांक 29 जनवरी, 2007 द्वारा क्या उसमें दर्शाए गए आय अनुमान वर्तमान दरों अथवा प्रस्तावित दरों पर आधारित थे। इसके अलावा, मुख्य गतिविधियों के अधीन दर्शाई गई उप–गतिविधियां भिन्न नामपद्धति की थीं और इसलिए इसे पत्तन द्वारा पहले भेजे गए आंकड़ों के साथ जोड़ना संभव नहीं था। नियोजित पूंजी आंकड़े, उप गतिविधि–वार, भी नहीं भेजे गए थे। इसलिए पत्तन से 5 फरवरी, 2007 को चालू वर्ष और प्रस्तावित दरों पर आधारित आगामी तीन वर्षों के ब्योरों के लिए अनुरोध किया गया था। केपीटी ने शुरू में 25 फरवरी, 2005 को ई–मेल द्वारा विवरणों का एक सैट प्रस्तुत किया था। ई–मेल दिनांक 26 फरवरी, 2007 के अधीन विवरणों के दूसरे सैट से इस सैट को बदल दिया गया था।

7. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 13 मार्च, 2007 को कांडला पत्तन न्यास में आयोजित की गई थीं। केपीटी और संबद्ध प्रयोक्ताओं ने अपने निवेदन किए थे।

8. कांडला टिम्बर असोसिएशन (केटीए), कांडला पोर्ट स्टीवडोर्स असोसिएशन (केपीएसए) और पत्तन प्रयोक्ताओं के फेडरेशन (एफओपीयू) ने संयुक्त सुनवाई के समय केपीटी के प्रस्ताव पर अपनी लिखित टिप्पणियां प्रस्तुत की थीं। बाद में, कांडला स्टीमशिप एजेंट्स असोसिएशन (केएसएए) ने अपने मत लिखित में प्रस्तुत किए थे। हालांकि इन असोसिएशनों के विचारों पर केपीटी की टिप्पणियां मांगी गई थीं, परंतु पत्तन ने कोई जवाब नहीं भेजा।

9.1. केपीटी द्वारा 26 फरवरी, 2007 को भेजे गए संशोधित लागत विवरण के अनुसार, समग्र पत्तन के लिए निम्नलिखित अंतिम लागत स्थिति प्रकट होती है:

क्र. सं.	विवरण	प्रचालन आय (रूपये करोड़ों में) (वर्तमान प्रशुल्क पर)			(निवल अधिशेष (+)/घाटा (-) (रूपये करोड़ों में)			निवल अधिशेष (+)/घाटा (-) प्रचालन आय के % रूप में			औसत प्रचालन/घाटा %
		2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10	
1.											0
	कार्गो प्रहस्तन	108.73	141.35	145.59	32.44	49.90	51.75	29.83	35.31	35.55	33.56
	पत्तन और गोदी सुविधाएं	133.68	166.34	171.33	-138.70	-134.19	-137.98	-103.76	-80.67	-80.54	-88.32
	किराये योग्य भूखंड और भवन	20.16	23.10	23.79	12.41	15.14	15.56	61.59	65.56	65.42	64.19
	कुल	262.57	330.79	340.71	-93.85	-69.15	-70.67	-35.73	-20.90	-20.74	-25.79

9.2. केपीटी द्वारा अपने संशोधित लागत विवरणों में मांगे गए अतिरिक्त आय के ब्योरे निम्नलिखित हैं:

रूपये करोड़ों में

क्र.सं.	गतिविधि/उप–गतिविधि	अतिरिक्त आय (रूपये करोड़ों में)			कुल
		2007-08	2008-09	2009-10	
1.	कार्गो प्रहस्तन	16.02	19.93	21.26	57.21
2.	पत्तन और गोदी सुविधा	21.17	29.19	30.06	80.96
3.	किराये योग्य भूखंड और भवन	2.95	3.38	3.49	9.82
	कुल	40.68	52.50	54.81	147.99

10. इस मामले में विचार–विमर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध है। प्राप्त टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग–से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट http://tariffauthority.gov.in पर भी उपलब्ध हैं।

11. इस मामले में जांच-पड़ताल के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति उभरती है:-

(i) (क) केपीटी के मौजूदा दरों के मान की वर्ष 2002-03 और 2003-04 के लिए अनुमानित लागत स्थिति के आधार पर अंतिम बार अप्रैल,2002 में समीक्षा की गई थी । संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार वास्तविक और वित्तीय कार्यनिष्पादन की समीक्षा विद्यमान प्रशुल्क नियत करते समय विश्वास किए गए पूर्वानुमानों के संदर्भ में की जानी होगी और अगर कार्यनिष्पादन में पूर्वानुमानों की तुलना में 20% से अधिक अथवा 20% कम की भिन्नता देखी जाती है, तो भावी प्रशुल्क में उपयुक्त समायोजन किया जाना होगा । केपीटी ने वर्ष 2002-03 और 2003-04 के लिए वास्तविक और वित्तीय कार्यनिष्पादन में भिन्नता का विश्लेषण प्रस्तुत किया है । विश्लेषण के लिए केपीटी द्वारा माने गए आंकड़े प्रचालन आय, प्रचालन व्यय और आवंटित प्रबंध उपरिव्यय के संबंध में पत्तन के संबंधित वर्षों के वार्षिक लेखे में दिए गए आंकड़े से मेल खाते हैं । तथापि, वार्षिक लेखे में दिए गए आंकड़ों की तुलना में वित्त और विविध आय तथा व्यय के संबंध में पत्तन द्वारा माने गए आंकड़ों में भिन्नता है । वार्षिक लेखे में यथा प्रकटित वित्त और विविध आय को सामान्य तथा अन्य प्रारक्षित निधि निवेशों, कर्मचारी अग्रिमों पर ब्याज की आय तथा जेएनपीटी द्वारा वर्ष 2003-04 में समय से पूर्व वापस किए गए 12 करोड़ रुपए की ऋण राशि को छोड़कर समीक्षा विश्लेषण के लिए माना गया है । इसी प्रकार, ऋण पर ब्याज, परिसंपत्तियों की बिक्री में हुई हानि और चक्रवात तथा भूकम्प व्यय को छोड़कर वार्षिक लेखे में यथा प्रकटित वित्त और विविध व्यय को माना गया है । केपीटी ने पिछले सामान्य दर संशोधन के समय माने गए 474.84 करोड़ रुपए और 508.53 करोड़ रुपए के अनुमान की तुलना में वर्ष 2002-03 और 2003-04 के लिए लगाई गई पूंजी के आंकड़े क्रमशः 476.92 करोड़ रुपए और 508.63 करोड़ रुपए सूचित किए हैं और पत्तन द्वारा सूचित वास्तविक स्थिति पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है ।

विश्लेषण दर्शाता है कि केपीटी ने वर्ष 2002-03 और 2003-04 की अवधि के दौरान 20.20 करोड़ रुपए का कुल निवल घाटा (आरओसीई के बाद) उठाया है । विश्लेषण से आगे पता चलता है कि वर्ष 2002-03 और 2003-04 के लिए अनुमानित 78.06 एमटी के संयुक्त थ्रूपुट की तुलना में प्रहस्तन किया गया वास्तविक कार्गो 82.15 एमटी था, जो 5.23% की वृद्धि है । इन दो वर्षों के लिए 420.95 करोड़ रुपए की अनुमानित वास्तविक प्रचालन आय की तुलना में प्राप्त वास्तविक प्रचालन आय 422.89 करोड़ रुपए थी । यद्यपि, समतुल्य प्रचालन व्यय 180.80 करोड़ रुपए अनुमानित था, परंतु वह बढ़कर 195.80 करोड़ रुपए हो गया, जो 8.33% की वृद्धि है । पत्तन के अनुसार इस प्रतिकूल भिन्नता का कारण किराया योग्य भूमि और भवनों पर व्यय का कम अनुमान करना है । इन दो वर्षों के दौरान प्रबंध और सामान्य प्रशासन उपरिव्यय में भी 13.78% की वृद्धि हुई । इन दो वर्षों के लिए मूल्यह्रास के अधीन दर्ज वास्तविक व्यय 35.54 करोड़ रुपए था, यद्यपि इस मद पर अनुमानित व्यय केवल 20.43 करोड़ रुपए था । पत्तन के अनुसार यहां इसमें भिन्नता अधिक परिसंपत्तियों के पूंजीकरण के कारण है । 1015.23 करोड़ रुपए की कुल अनुमानित लगाई गई पूंजी की तुलना में लगाई गई वास्तविक पूंजी 985.55 करोड़ रुपए है । इस प्रकार विश्लेषण से पता चलता है कि वर्ष 2002-03 और 2003-04 के दौरान प्रशुल्क समायोजन की आवश्यकता होने वाली 20% से अधिक कोई भिन्नता नहीं हुई है ।

(ख) परवर्ती तीन वर्षों 2004-05 से 2006-07 के लिए भी आगे समीक्षा की गई है, जिस अवधि के दौरान अप्रैल,2002 में अनुमोदित दर जारी रही । वर्ष 2004-05 और 2005-06 के वार्षिक लेखे में पत्तन द्वारा यथा सूचित वास्तविक प्रचालन आय और व्यय पर विचार किया गया है । वर्ष 2006-07 के संबंध में प्रचालन व्यय में यद्यपि 3.58 करोड़ रुपए की रॉयल्टी से हुई आय को छोड़ दिया गया है, बीओटी प्रचालकों से प्राप्त 7.87 करोड़ रुपए के पट्टा किराया को शामिल किया गया है । वर्ष 2002-03 और 2003-04 के लिए अपनाए गए समान दृष्टिकोण का अनुपालन वर्ष 2004-05 से 2006-07 तक के लिए वित्त और विविध आय और व्यय के संबंध में किया गया है । वर्ष 2004-05, 2005-06 और 2006-07 के लिए लगाई गई पूंजी की क्रमशः 553.93 करोड़, 539.24 करोड़ रुपए और 778.75 करोड़ रुपए की सूचित राशि को भी किसी संशोधन के बिना माना गया है । केपीटी ने बताया है कि उसने व्यवसाय से प्रत्यक्षतः असंबद्ध 3.66 करोड़ रुपए की परिसंपत्तियां अभिज्ञात की हैं, जिसमें रिहायशी और गैर-रिहायशी भवनों और कुछ छोटी संरचनाओं का मूल्य शामिल है । संशोधित दिशानिर्देशों के खंड 2.9.7, जो दिनांक 31.3.2005 से लागू हुआ, के अनुसार ऐसी व्यवसाय संबद्ध परिसंपत्तियां जोखिम मुक्त दर पर अभिलाभ के लिए पात्र हैं । पिछले सामान्य संशोधन में केपीटी द्वारा दावा किए गए आरओसीई की औसत दर 14% थी । समीक्षा विश्लेषण में वर्ष 2002-03 से 2004-05 के लिए 14% पर आरओसीई की अनुमति दी गई है और वर्ष 2005-06 तथा 2006-07 के लिए 3.66 करोड़ रुपए मूल्य की व्यवसाय संबद्ध परिसंपत्तियों पर 7.40% की जोखिम मुक्त दर पर आरओसीई की अनुमति दी गई है और शेष परिसंपत्तियों पर आरओसीई की अनुमति 15% पर दी गई है । वर्ष 2004-05 के लिए 14% और वर्ष 2005-06 तथा 2006-07 के लिए 7.40%/15% के आरओसीई पर विचार करते हुए विश्लेषण से पता चलता है कि पत्तन ने इन तीन वर्षों के दौरान कुल अतिरिक्त 33.71 करोड़ रुपए का घाटा उठाया है । सारांशतः, वर्ष 2004-05 से 2006-07 तक के लिए वास्तविक और वित्तीय कार्यनिष्पादन के कारण भावी प्रशुल्क में किसी समायोजन की आवश्यकता के लिए बेंचमार्क स्तर से अधिक कोई भिन्नता नहीं हुई है ।

(ii) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में तीन वर्षों का प्रशुल्क वैधता चक्र निर्धारित किया गया है । केपीटी द्वारा दिसम्बर,2005 में दाखिल प्रशुल्क प्रस्ताव में तीन वर्षों 2006-07, 2007-08 और 2008-09 के लिए पूर्वानुमान विहित थे । चूंकि, अनुमोदित किया जाने वाला संशोधित प्रशुल्क वर्ष 2009-10 तक आगे जाएगा, इसलिए केपीटी से वर्ष 2009-10 के लिए भी लागत अनुमान प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था । वर्ष 2009-10 के ब्योरे प्रस्तुत करते हुए पत्तन ने अपने द्वारा पहले प्रस्तुत लागत विवरणों को संशोधित किया है । केपीटी द्वारा प्रस्तुत संशोधित लागत अनुमानों पर इस विश्लेषण में विचार किया जाता है।

(iii) (क) पत्तन ने संबंधित वर्षों के लिए 45.70 एमटी, 46.00 एमटी, 57.50 एमटी और 62.61 एमटी के अपने पूर्व अनुमानों की तुलना में वर्ष 2005-06, 2006-07, 2007-08 और 2008-09 के लिए अपने यातायात का पूर्वानुमान क्रमशः 45.91 एमटी, 50.79 एमटी, 52.02 एमटी और 59.54 एमटी पर संशोधित किया है । वर्ष 2009-10 के लिए पत्तन ने 59.54 एमटी यातायात का प्रहस्तन करने का पूर्वानुमान किया है, जो वर्ष 2008-09 के लिए पूर्वानुमानित समान स्तर पर है । लागत अनुमानों में वर्ष 2007-08 के लिए माना गया थ्रूपुट बजट अनुमान 2007-08 के लिए माने गए से भिन्न है । पत्तन ने यह स्पष्ट करना चाहा है कि यातायात का पूर्वानुमान विभिन्न अवधियों में किया गया था और इसलिए भिन्नता है । प्रशुल्क नियतन के प्रयोजनार्थ पत्तन द्वारा सूचित संशोधित कार्गो-वार और स्थान-वार यातायात पूर्वानुमान निम्नानुसार हैं :-

(मिलियन टन)

स्थान का ब्योरा	2005-06 (वास्तविक)	2006-07 (सं०अ०)	2007-08	2008-09	2009-10
कंडला द्रव कार्गो-आयात	7.58	8.10	8.16	8.43	8.43
कंडला द्रव कार्गो-निर्यात	1.00	2.24	2.36	2.51	2.51
कंडला शुष्क कार्गो-आयात	6.79	9.75	10.01	12.54	12.54
कंडला शुष्क कार्गो-निर्यात	9.20	8.68	8.49	12.96	12.96
वाड़ीनार	21.44	22.02	23.00	23.10	23.10
जोड़	**45.91**	**50.79**	**52.02**	**59.54**	**59.54**

(ख) यह देखा गया है कि वर्ष 2005-06 के वास्तविक यातायात (45.91 एमटी) की तुलना में वर्ष 2006-07 के लिए 50.79 एमटी का पूर्वानुमान 10.62% अधिक है । वर्ष 2007-08 के लिए पूर्वानुमान 52.02 एमटी रखा गया है, अर्थात यह वर्ष 2005-06 से 13.30% अधिक है तथा वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए पूर्वानुमान वर्ष 2005-06 से 29.68% अधिक रखा गया है ।

(ग) इस प्राधिकरण द्वारा यह विशेष प्रश्न पूछे जाने पर पत्तन ने सूचित किया है कि भविष्य के लिए यातायात के पूर्वानुमान पत्तन प्रयोक्ताओं द्वारा दिए गए संकेतों और पिछले वर्षों के दौरान प्रहस्तन किए गए कार्गो, क्षमता वृद्धि, आर्थिक विकास आदि की प्रवृत्ति के आधार पर अनुमानित हैं ।

(घ) वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के लिए लागत विवरणों में केपीटी द्वारा प्रस्तुत यातायात के पूर्वानुमानों पर इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ विश्वास किया जाता है । यह उल्लेखनीय है कि इस कार्रवाई में परामर्श किए गए किसी भी प्रयोक्ता ने यातायात के अनुमानों पर कोई शर्त व्यक्त नहीं की है । फिर भी, अगर गलत अनुमान के कारण केपीटी को कोई व्यर्थ लाभ प्राप्त होता है तो संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप प्रशुल्क की अगली समीक्षा के समय प्रशुल्क में समायोजन किया जाएगा ।

(iv) (क) पत्तन ने वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए विभिन्न चरणों पर प्रचालन आय के विभिन्न अनुमान प्रस्तुत किए हैं । वर्ष 2006-07 के लिए प्रस्तुत प्रचालन आय 277.40 करोड़ रुपए और 297.87 करोड़ रुपए के बीच रही । अप्रैल,2007 के प्रारंभ में केपीटी ने स्पष्ट किया कि यह बीओटी परियोजनाओं से प्राप्तव्य आय की विभिन्न समयावधियों में तैयार विवरणों में शामिल करने और/अथवा छोड़ने के कारण है । बीओटी की आय को छोड़ते हुए पत्तन ने वर्ष 2006-07 के लिए संपूर्ण पत्तन हेतु प्रचालन आय 262.62 करोड़ रुपए अनुमानित की है, जो वर्ष 2005-06 के आंकड़े (254.18 करोड़ रुपए) से तुलना करने पर 3.32% अधिक है । इसी कारण से, पत्तन द्वारा लागत विवरण में वर्ष 2007-08 के लिए विभिन्न चरणों पर अनुमानित प्रचालन आय भी 262.62 करोड़ रुपए और 286.56 करोड़ रुपए के बीच भिन्न-भिन्न रही । तथापि, पत्तन ने बीओटी प्रचालनों से पट्टा किराया सहित प्रचालन आय बजट अनुमान 2007-08 में 303.87 करोड़ रुपए पूर्वानुमानित की है । चूंकि, केपीटी ने बाद में पुष्टि की कि बीओटी की आय उसमें शामिल की गई है, इसलिए रॉयल्टी और पट्टा किराया की आय के लिए समायोजन सहित बजट अनुमान 2007-08 के आंकड़ों के आधार पर वर्ष 2007-08 की प्रचालन आय पर विचार किया जाता है । 2008-09 और 2009-10 के परवर्ती वर्षों के लिए केपीटी द्वारा पूर्वानुमानित प्रचालन आय क्रमशः 330.80 करोड़ रुपए और 340.72 करोड़ रुपए है और यह उन दो वर्षों के लिए उच्चतर यातायात अनुपात के साथ आगे-पीछे है ।

(ख) पत्तन ने कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप से वर्ष 2006-07 के लिए 135.34 करोड़ रुपए की प्रचालन आय पूर्वानुमानित की है, जो वर्ष 2005-06 के आंकड़े (128.67 करोड़ रुपए) से तुलना करने पर उच्चतर स्तर पर है । यह वृद्धि कार्गो थ्रूपुट में वृद्धि से आगे-पीछे है । वर्ष 2007-08 के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रचालन आय पत्तन द्वारा प्रशुल्क नियतन के प्रयोजनार्थ 108.78 करोड़ रुपए अनुमानित की गई है, यद्यपि बजट अनुमान 2007-08 में इस शीर्ष के अधीन दर्शाई गई प्रचालन आय 154.02 करोड़ रुपए है, जिसमें पत्तन के अनुसार बीओटी परियोजनाओं से प्राप्तव्य रॉयल्टी की आय और पट्टा किराया शामिल है । प्रशुल्क नियतन कार्य के लिए वर्ष 2007-08 के लिए 121.72 करोड़ रुपए की प्रचालन आय को बीओटी परियोजना से राजस्व हिस्से की अनुमानित प्राप्ति, जो प्रशुल्क दिशानिर्देशों

के अनुसार 5 वर्षों के भीतर अवसंरचना संबद्ध व्यय की पूर्ति के लिए एक एस्क्रो निधि में रखी जानी है, को छोड़कर बजट अनुमान 2007-08 के आंकड़ों के आधार पर माना जाता है । वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए प्रचालन आय का उन दो वर्षों के लिए प्रति वर्ष 59.54 एमटी के उच्चतर थ्रूपुट पूर्वानुमान के अनुरूप क्रमशः 141.35 करोड़ रुपए और 145.59 करोड़ रुपए उच्चतर पूर्वानुमान किया गया है।

(ग) पत्तन और गोदी कार्यकलाप से प्रचालन आय भी वर्ष 2005-06 में प्राप्त वास्तविक प्रचालन आय (107.59 करोड़ रुपए) की तुलना में वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए उच्चतर स्तर पर पूर्वानुमानित की गई है । वर्ष 2007-08 के लिए लागत विवरण में मानी गई 133.68 करोड़ रुपए की प्रचालन आय बजट अनुमान 2007-08 में पूर्वानुमानित 134.09 करोड़ रुपए से सीमांतिक रूप से भिन्न है । प्रशुल्क नियतन कार्य के लिए वर्ष 2007-08 के लिए प्रचालन आय को बाद में चर्चा किए गए अनुसार विदेशी मुद्रा घट-बढ़ के समायोजन के अधीन बजट अनुमान 2007-08 के आंकड़ों के आधार पर कम किया जाता है । पत्तन और गोदी कार्यकलाप के लिए आय के पूर्वानुमान सही प्रतीत होते हैं, क्योंकि वर्ष 2006-07, 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए पोत यातायात के पूर्वानुमान वर्ष 2005-06 के 383.21 लाख जीआरटी की तुलना में क्रमशः 447.02 लाख जीआरटी, 442.86 लनाख जीआरटी, 538.93 लाख जीआरटी और 570.94 लाख जीआरटी रखे गए हैं ।

(घ) पत्तन द्वारा किराया योग्य भूमि और भवन से संबंधित कार्यकलाप से प्रचालन आय का अनुमान लागत विवरण में वर्ष 2006-07 से 2009-10 तक के लिए क्रमशः 15.08 करोड़ रुपए, 20.16 करोड़ रुपए, 23.10 करोड़ रुपए और 23.80 करोड़ रुपए लगाया गया है । पत्तन ने पुष्टि की है कि संपदा आय में प्रत्याशित वृद्धि सीआरजेड की स्वीकृति के लिए प्रतीक्षित नीलामी की गई भूमि पर प्रीमियम के कारण है ।

(v) (क) पत्तन ने पुष्टि की है कि बीओटी परियोजनाओं से होने वाली रॉयल्टी की आय को न तो प्रचालन आय में और न ही वित्तीय और विविध आय में शामिल किया गया है । पत्तन द्वारा वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 में प्राप्तव्य रॉयल्टी की अनुमानित आय क्रमशः 32.30 करोड़ रुपए, 35.12 करोड़ रुपए और 39.96 करोड़ रुपए सूचित की गई है । संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.3 के अनुसार प्राप्तव्य रॉयल्टी का प्रयोग पहले अधिशेष श्रमिक, अगर कोई हो, की लागत पूरी करने के लिए किया जाना चाहिए और शेष का कम से कम 50% पांच वर्षों के भीतर पत्तन की अवसंरचना सुविधाओं के सृजन के लिए एस्क्रो लेखे में रखा जाना चाहिए तथा इस एस्क्रो लेखे में प्राप्ति को पत्तन के प्रशुल्क नियतन के लिए राजस्व के रूप में नहीं माना जाएगा ।

(ख) रॉयल्टी आय के अतिरिक्त, पत्तन ने वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के दौरान बीओटी परियोजनाओं को आवंटित भूमि से क्रमशः 7.87 करोड़ रुपए, 8.15 करोड़ रुपए और 8.44 करोड़ रुपए पट्टा किराया प्राप्त करने का अनुमान किया है । पत्तन ने पुष्टि की है कि इस आय पर उसके द्वारा लागत विवरण में विचार नहीं किया गया है। बीओटी परियोजनाओं से प्राप्तव्य पट्टा किराए को प्रशुल्क नियतन के लिए राजस्व के रूप में माना जाना है और इसलिए ऐसी आय को इस विश्लेषण में संपदा किराए में शामिल किया जाता है ।

(ग) पत्तन ने एक बीओटी प्रचालक से 10 करोड़ रुपए का अपफ्रंट शुल्क प्राप्त किया है । अपने वार्षिक लेखे के अनुसार पत्तन ने वर्ष 2005-06 में भी रॉयल्टी के रूप में 52 लाख रुपए प्राप्त किए हैं । वर्ष 2006-07 में प्राप्त रॉयल्टी, अगर कोई हो, को स्पष्टतया प्रकट नहीं किया गया है। केपीटी ने स्वीकार किया है कि उसने संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.3 के अधीन यथापेक्षित एस्क्रो लेखा नहीं खोला है । तथापि, दिनांक 16 मार्च,2007 को आयोजित संयुक्त सुनवाई में पत्तन ने आश्वस्त किया है कि वह अप्रैल,2007 में एस्क्रो खाता खोलेगा । केपीटी को एस्क्रो खाता खोलने, अगर उसे आज तक नहीं खोला गया है और इस खाते में अभी तक प्राप्त संपूर्ण रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा जमा करने का सुझाव दिया गया है, जिसका उपयोग निर्दिष्ट समय-सीमा के भीतर पत्तन अवसंरचना सुविधाओं के सृजन के लिए किया जाना चाहिए, जिसके नहीं किए जाने पर संपूर्ण प्राप्ति को अगले प्रशुल्क नियतन के समय पत्तन के राजस्व के रूप में माना जाएगा ।

(vi) पत्तन ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए वित्त और विविध आय का पूर्वानुमान क्रमशः 4.31 करोड़ रुपए, 4.50 करोड़ रुपए और 4.55 करोड़ रुपए लगाया है । ये आंकड़े निकालते समय केपीटी ने पिछले वर्षों से संबद्ध आय, जो वर्ष 2004-05 में 3.03 करोड़ रुपए, 2005-06 में 0.23 करोड़ रुपए और 2006-07 में 1.50 करोड़ रुपए थी, पर विचार नहीं किया है । यहां तक कि यद्यपि इस मद में प्राप्ति की मात्रा वर्ष-दर-वर्ष भिन्न-भिन्न हुई है, फिर भी पिछली प्रवृत्ति दर्शाती है कि यह प्राप्ति की नियमित विशेषता है । वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए वित्त और विविध आय को पिछले वर्षों से संबद्ध आय के लिए प्रति वर्ष 1.60 करोड़ रुपए की राशि पर विचार करते हुए संशोधित किया गया है ।

(vii) केपीटी ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए वित्त और विविध व्यय का पूर्वानुमान क्रमशः 24.31 करोड़ रुपए, 25.41 करोड़ रुपए और 26.55 करोड़ रुपए लगाया है । पत्तन द्वारा माने गए वित्त और विविध व्यय में पूंजीगत ऋण पर ब्याज का भुगतान, परिसंपत्तियों की बिक्री पर हानि, हानियों को बट्टे खाते डालना, पेंशन निधि में अंशदान और सीमांत लाभ कर, जिनमें से सभी इस विश्लेषण में छोड़ दिए गए हैं, शामिल हैं । सहायता-अनुदान शीर्ष के अधीन पत्तन ने वीटीएमएस की संस्थापना के लिए केपीटी के अंशदान हेतु वर्ष 2007-08 से 2009-10 के दौरान क्रमशः 1.06 करोड़ रुपए, 1.11 करोड़ रुपए और 1.16 करोड़ रुपए शामिल किए हैं । यह माना जाता है कि केपीटी को वीटीएमएस की संस्थापना की लागत का 25% अभिदान करना होता है, शेष का वहन जीएमबी (25%) और दीपगृह और दीपपोत महानिदेशालय (50%) द्वारा करना होता है । केपीटी ने पुष्टि की है

कि केंद्र सरकार के अनुमोदन से एक नीतिगत निर्णय लिया गया है कि वीटीएमएस की संस्थापना पर उसके द्वारा किए गए अंशदान को राजस्व व्यय माना जाएगा, क्योंकि परिसंपत्ति का स्वामित्व पत्तन में निहित नहीं होता है । पत्तन द्वारा उल्लिखित कारणों से वीटीएमएस परियोजना के लिए अंशदान को राजस्व व्यय के रूप में माना जाता है।

(viii) पत्तन ने पुष्टि की है कि रेलवे प्रचालन से कोई आय नहीं होती है, परंतु पत्तन क्षेत्र के भीतर स्थित रेल लाइनों के रख-रखाव के लिए लगभग 8 से 9 लाख रुपए का वार्षिक व्यय होता है । इस व्यय का लागत विश्लेषण में कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप में विलय किया गया है ।

(ix) अनुमान करते समय केपीटी ने 1 अमरीकी डॉलर = 46.50 रुपए की विनिमय दर पर विचार किया है । इस विश्लेषण को अंतिम रूप देने के समय विनिमय दर लगभग 1 अमरीकी डॉलर = 41.20 रुपए है । संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.5.1 के अनुसार आय के पूर्वानुमानों में डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क मदों से आय में विदेशी मुद्रा घट-बढ़ के प्रभाव का ध्यान रखा जाना चाहिए। पत्तन ने इंगित किया है कि वर्ष 2005-06 के दौरान पत्तन और गोदी कार्यकलाप से आय का लगभग 89% डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क मदों (विदेशगामी पोत के लिए दरें) से और शेष तटीय पोतों से प्राप्त होता है । इस अनुपात के आधार पर, पत्तन और गोदी कार्यकलाप की प्रचालन आय वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए डॉलर की तुलना में भारतीय रुपए के मजबूत होने के कारण घटाकर क्रमशः 13.67 करोड़ रुपए, 16.88 करोड़ रुपए और 17.38 करोड़ रुपए की गई है । यद्यपि, कार्गो कंटेनरों पर भंडारण शुल्क भी डॉलर मूल्यवर्गित है, फिर भी इस संबंध में कोई कमी नहीं की गई है, क्योंकि केपीटी ने कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप के निजीकरण के कारण इन वर्षों के लिए कोई कंटेनर भंडारण आय का पूर्वानुमान नहीं किया है ।

(x) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 4.3 और 6.1.2 के अनुसार तटीय कार्गो/कंटेनर/पोत-संबद्ध प्रभारों को सामान्य कार्गो/कंटेनर/पोत-संबद्ध प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होना चाहिए । संशोधित दिशानिर्देश दरों के मान के प्रत्येक सामान्य संशोधन के समय विद्यमान विनिमय दर के संदर्भ में तटीय दरों के पुनः वर्णन की अनुमति नहीं देते । इसका उद्देश्य यह सुनिश्चित करना है कि तटीय पोतों पर विनिमय दरों के संचयी प्रभाव के कारण आवधिक रूप से बोझ नहीं डाला जाए । अप्रैल,2002 में दरों की पिछली समीक्षा में मानी गई विनिमय दर 1 अमरीकी डॉलर = 48.90 रुपए थी । केपीटी ने तटीय पोतों/कार्गो के लिए संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप सामान्य कार्गो/कंटेनर/विदेशगामी पोतों के लिए निर्धारित प्रशुल्क के 60% से अनधिक के रियायती प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है । पोत-संबद्ध प्रभारों के संबंध में रियायती प्रशुल्क निर्धारित करते समय केपीटी ने डॉलर मूल्यवर्गित दर को रुपए के रूप में परिवर्तित करने के प्रयोजनार्थ 43.47 रुपए की विनिमय दर पर विचार किया है । इस समय विद्यमान विनिमय दर 1 अमरीकी डॉलर = 41.20 रुपए है । जब तक प्रशुल्क के पुनः वर्णन का आश्रय नहीं लिया जाता, तब तक तटीय श्रेणी को रियायत के वर्णित स्तर की अनुमति देने की नीति कार्यान्वित नहीं की जा सकती । इसलिए, तटीय पोत की दरें विद्यमान विनिमय दर के संदर्भ में समायोजित की जाती हैं और नीति के रूप में रियायत की अनुमति दी जाती है । तटीय पोतों/कंटेनरों की मौजूदा दरों में प्रशुल्क में वृद्धि, अगर कोई हो, विनिमय दर भिन्नता के कारण पुनः वर्णन के साथ संबंधित प्रशुल्क श्रेणी में निर्णीत की सीमा तक संशोधन होगा ।

(xi) प्रस्तुत किए गए संशोधित विवरण में केपीटी ने वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए प्रचालन लागत (मूल्यह्रास और प्रबंध तथा सामान्य उपरिव्यय को छोड़कर) का अनुमान क्रमशः 140.16 करोड़ रुपए, 151.46 करोड़ रुपए और 158.28 करोड़ रुपए लगाया है । तथापि, बजट अनुमान 2007-08 में यथा पूर्वानुमानित 132.88 करोड़ रुपए की प्रचालन लागत पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है । वर्ष 2007-08 के लिए प्रचालन व्यय का पूर्वानुमान करते हुए पत्तन ने आसन्न वेतन संशोधन के लिए वेतन और मजदूरी में 15% की वृद्धि पर विचार किया है । जैसा अन्य पत्तनों में उनके संबंधित दरों के मान की हाल ही में समीक्षा करते समय अनुमति दिए गए अनुसार दिनांक 1 जनवरी,2007 से प्रभावी वेतन संशोधन के लिए 15% के प्रावधान पर विचार किया गया है और व्यय की अन्य मदों पर वार्षिक वृद्धि 5.40% पर प्रतिबंधित की गई है । लागत विवरण को तद्नुसार कम किया गया है ।

(xii) केपीटी ने वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए प्रबंध और सामान्य उपरिव्यय का अनुमान क्रमशः 48.16 करोड़ रुपए, 50.33 करोड़ रुपए और 52.60 करोड़ रुपए लगाया है । जनवरी,2007 से लागू वेतन संशोधन के कारण वेतन और मजदूरी संघटक में 15% की वृद्धि और व्यय की अन्य मदों पर वृद्धि को 5.40% पर प्रतिबंधित करने की अनुमति देने के पूर्ण निर्णय के अनुरूप, लागत विवरण को उचित रूप से कम किया गया है ।

(xiii) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.6.2 के अनुसार विभिन्न सेवाओं के लिए श्रमिकों के पैमाना/आधार को विभिन्न निपटारे के आधार पर पत्तन द्वारा अनुपालित स्तरों पर माना जाना होगा । यह वर्णन करता है कि प्रचालन में प्रौद्योगिकी परिवर्तनों से पत्तन को समय और गति अध्ययन करने की आवश्यक कार्रवाई करनी चाहिए और नियमित रूप से कानून की विधिवत प्रक्रिया के बाद तद्नुसार श्रमिकों के पैमाने/आधार को समायोजित करना चाहिए । जब पत्तन का ध्यान इस खंड की ओर दिलाया गया, तब उसने सूचित किया कि यद्यपि समय और गति अध्ययन नहीं किया गया है । फिर भी ऐसे अध्ययन के सिद्धांतों का पद्धति के रूप में अनुपालन किया जा रहा है । पत्तन के अनुसार विभिन्न वस्तुओं के लिए मौजूदा आधार प्रारंभ में वर्ष 1979 में नियत किया गया और वर्ष 1984 में संशोधित किया गया था तथा आधार का आगामी संशोधन प्रक्रियाधीन है । यह प्राधिकरण दोहराता है कि पत्तन को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.6.2 में यथा विहित आवश्यक कार्रवाई करनी चाहिए ।

(xiv) (क) केपीटी द्वारा वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए मानी गई लगाई पूंजी क्रमशः 828.47 करोड़ रुपए, 1014.34 करोड़ रुपए और 1014.34 करोड़ रुपए है । इसमें संबंधित वर्षों के लिए कार्यशील पूंजी के रूप में क्रमशः 12.34

करोड़ रुपए, 12.95 करोड़ रुपए और 12.95 करोड़ रुपए तथा निवल ब्लॉक के रूप में 816.13 करोड़ रुपए, 1001.39 करोड़ रुपए और 1001.39 करोड़ रुपए शामिल हैं । प्रशुल्क निर्धारण के लिए संशोधित दिशानिर्देशों में मालसूची, विविध देनदार, नकद शेष आदि जैसी कार्यशील पूंजी की विभिन्न मदों के लिए मानदंड निर्दिष्ट किए गए हैं। पत्तन से प्रशुल्क नियतन के लिए दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 में निर्दिष्ट सीमाओं का यह सुनिश्चित करने के लिए कि यह अनुचित रूप से नहीं विस्तरित हो, पालन करते हुए लगाई गई पूंजी का भाग होने वाली कार्यशील पूंजी परिकलित करने का अनुरोध किया गया था । ब्योरे प्रस्तुत करने की बजाय, केपीटी ने वर्णन किया कि अगर मालसूची पर दिशानिर्देश में प्रदान की गई सीमाओं के अनुसार विचार किया जाता है, तो भंडार मालसूची की राशि तुलनपत्र में प्रदर्शित राशि से अधिक होगी और इसलिए यह विचार करना होगा कि कार्यशील पूंजी में शामिल मालसूची खंड 2.9.9 में निर्दिष्ट सीमाओं के भीतर हो । पत्तन ने आगे वर्णन किया कि कार्यशील पूंजी में शामिल विविध देनदार शेष संशोधित दिशानिर्देशों (दो महीने की संपदा आय और भारतीय रेलवे द्वारा देय रेलवे टर्मिनल प्रभार) के अनुसार नहीं है और अगर दिशानिर्देशों का पालन किया जाता, तो कार्यशील पूंजी का आंकड़ा ऋणात्मक होगा । चूंकि, पत्तन का प्रत्युत्तर प्रशुल्क दिशानिर्देशों से विपथन का औचित्य देने के लिए संतोषजनक नहीं पाया जाता, इसलिए कार्यशील पूंजी को पत्तन के पूंजी आधार के आकलन के लिए 'शून्य' के रूप में माना जाता है । ऐसी ही स्थिति अन्य पत्तन न्यासों के संबंध में उनके संबंधित दरों के मान के सामान्य संशोधन के समय उभरती हुई पाई गई थी ।

(ख) केपीटी द्वारा वर्ष 2007-08 और 2008-09 के दौरान संकल्पित निवल ब्लॉक में वृद्धि क्रमशः 32.26 करोड़ रुपए और 185.26 करोड़ रुपए है । पत्तन ने सुस्पष्ट रूप से सूचित किया है कि संकल्पित सभी पूंजीगत वृद्धि प्रस्ताव में इंगित समय-सीमा के भीतर पूरी की जाएगी । वर्ष 2008-09 के लिए मानी गई 185.26 करोड़ रुपए की पूंजीगत वृद्धि में से 100 करोड़ रुपए 13वें और 14वें कार्गो बर्थ के निर्माण के लिए तथा 53 करोड़ रुपए खुली भंडारण सुविधाओं के विकास हेतु है । यह समझा जाता है कि 13वें और 14वें कार्गो बर्थ की परियोजना व्यय वित्त समिति (ईएफसी), भारत सरकार की स्वीकृति के लिए प्रतीक्षित है । यद्यपि, केपीटी परियोजना के वर्ष 2008-09 में चालू होने की संकल्पना करता है, फिर भी संकल्पित समय-सीमा के भीतर परियोजना के चालू होने के बारे में निश्चितता नहीं है। इसके अतिरिक्त, पत्तन को 53 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत वाली खुली भंडारण सुविधाओं के विकास से संबद्ध अन्य परियोजना की स्थिति के बारे में कुछ भी सूचित नहीं करना है । चूंकि, प्रशुल्क दिशानिर्देश निर्दिष्ट करते हैं कि लगाई गई पूंजी पर आय के संगणन के लिए केवल पूर्णतः चालू परिसंपत्तियों पर विचार किया जा सकता है, इसलिए 153 करोड़ रुपए को पत्तन द्वारा वर्ष 2008-09 और 2009-10 के पूर्वानुमानित निवल ब्लॉक से निकाल दिया गया है। अगर ऐसा होता है कि ये परियोजनाएं चालू प्रशुल्क वैधता चक्र के भीतर पूरी हो जाती हैं, तो केपीटी को परियोजनाओं के संभावित रूप से चालू होने के कम से कम 6 महीने पूर्व इन सुविधाओं के लिए विशेष दरें नियत करते हेतु उचित प्रस्ताव प्रस्तुत करने का विकल्प होगा ।

(xv) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश निर्दिष्ट करते हैं कि लगाई गई पूंजी पर अनुमत्य आय को पत्तन की क्षमता के उपयोगिता कारक से जोड़ा जाना चाहिए । केपीटी ने वर्ष 2005-06 के लिए पत्तन की क्षमता लगभग 44.85 मिलियन टन आकलित की है । पत्तन अपनी क्षमता में वर्ष 2006-07, 2007-08 और 2008-09 के दौरान क्रमशः 13.00 एमटी, 0.70 एमटी और 22.9 एमटी की वृद्धि करने की प्रत्याशा रखता है । दूसरे शब्दों में पत्तन की आकलित क्षमता वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के दौरान क्रमशः 58.55 एमटी, 81.45 एमटी और 81.45 एमटी होगी और जब संगत तीन वर्षों के लिए केपीटी द्वारा अनुमानित यातायात की तुलना आकलित क्षमता से की जाती है, तब यह देखा जाता है कि पत्तन वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 में क्रमशः 88.84%, 73.10% और 73.10% की क्षमता पर प्रचालन करेगा । इस प्रकार यह पूर्वानुमान किया जा सकता है कि अधिकतम अनुमेय आरओसीई की अनुमति देने के लिए निर्धारित स्तर के 60% की निर्धारित न्यूनतम क्षमता उपयोगिता केपीटी द्वारा प्राप्त कर ली जाएगी ।

(xvi) पत्तन ने 3.66 करोड़ रुपए मूल्य की व्यवसाय संबद्ध परिसंपत्तियों का पता लगाया है और प्रमाणित किया है कि उसके पास सामाजिक दायित्व की कोई परिसंपत्तियां नहीं है । व्यवसाय संबद्ध परिसंपत्तियों पर 7.9% की जोखिम मुक्त दर पर आय की अनुमति दी जाती है और व्यवसाय परिसंपत्तियों पर 16% की आय की अनुमति दी गई है ।

(xvii) ऊपर दिए गए विश्लेषण के आलोक में लागत विवरणों को संशोधित किया गया है । संशोधित लागत विवरण अनुबंध-I(क) से - I (ङ) रूप में संलग्न है ।

(क) लागत विवरणों द्वारा प्रकटित परिणामों की सारांश स्थिति नीचे सारणी में दी गई है :-

(करोड़ रुपए)

क्र०सं०	विवरण	लागत विवरण के अनुसार अधिशेष(+)/घाटा(-)			प्रचालन आय की प्रतिशता के रूप में अधिशेष(+)/घाटा(-)			औसत
		2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10	
	I. कंडला प्रभाग							
(i)	पीओएल छोड़कर कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप	-8.52	8.19	9.07	-14.05	9.74	10.49	2.06

(ii)	पीओएल	31.86	28.02	28.82	88.83	87.19	87.06	87.70
(iii)	पत्तन और गोदी सुविधाएं	-161.83	-142.04	-144.56	-179.38	-119.67	-118.24	-139.10
(iv)	संपदा	22.89	26.06	26.96	83.23	84.83	85.04	84.31
	कंडला प्रभाग के लिए योग	-115.60	-79.77	-79.71	-53.95	-30.03	-29.15	-37.71
	II. वाड़ीनार प्रभाग (कार्गो, पोत और संपदा कार्यकलापों सहित)	39.88	39.44	40.65	70.55	69.82	69.86	70.07
	III. संपूर्ण पत्तन	-75.72	-40.33	-39.06	-27.06	-12.52	-11.79	-17.42

(ख) कंडला प्रभाग में कार्गो प्रहस्तन और पोत-संबंद्ध कार्यकलापों के अधीन विभिन्न उप-कार्यकलापों का सारांश परिणाम नीचे दिया गया है :

क्र० सं०	विवरण	प्रचालन आय (करोड़ रुपए)			निवल अधिशेष(+)/ /घाटा(-) (करोड़ रुपए)			प्रचालन आय के % के निवल अधिशेष(+)/घाटा(-)			औसत अधिशेष/ घाटा %
		2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10	
1.	**कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप**										
	शुष्क कार्गो	42.59	62.76	64.64	-13.81	4.18	4.49	-32.42	6.66	6.94	-6.27
	भांडागार	16.85	20.07	20.67	-4.36	3.10	3.66	25.89	15.49	17.71	19.70
	पीओएल	35.87	32.14	33.10	31.86	28.02	28.82	88.83	87.19	87.06	87.70
	विविध	1.19	1.18	1.22	0.94	0.91	0.93	78.40	76.75	76.33	77.16
	जोड़	**96.49**	**116.15**	**119.63**	**23.05**	**36.21**	**37.90**	**24.18**	**31.18**	**31.68**	**29.01**
2.	**पत्तन और गोदी कार्यकलाप**										
	बर्थिंग	17.49	23.92	24.64	-77.99	-75.58	-75.84	-445.92	-315.99	-307.82	-356.57
	पत्तन देयताएं	24.71	32.31	33.28	-65.01	-55.64	-57.49	-259.02	-172.21	-172.75	-201.33
	पायलिटेज	47.14	61.45	63.29	-17.57	-9.09	-9.51	-37.27	-14.80	-15.03	-22.37
	जलापूर्ति	0.10	0.11	0.12	-30.05	-2.64	-2.66	3057.01	2320.49	-2269.00	-2548.84
	विविध	0.76	0.89	0.92	0.33	0.44	0.44	43.07	48.87	48.03	46.66
	जोड़	**90.20**	**118.68**	**122.25**	**162.62**	**142.51**	**145.06**	**-179.38**	**-119.67**	**-118.24**	**-139.10**

(ऊपर दर्शाए गए दो विवरणों में आने वाले आंकड़ों में अंतर प्रत्येक कार्यकलाप-वार आंकड़ों को पूर्णांकित करने के कारण है)

(ग) प्रशुल्क के अनुमानित स्तर पर दरों में वृद्धि की प्रस्तावित प्रतिशतता का प्रयोग करते हुए यथा प्राप्त, प्रस्तावित प्रशुल्क संशोधन के माध्यम से पत्तन द्वारा प्राप्त किया जानेवाला कार्यकलाप-वार अतिरिक्त राजस्व निम्नानुसार है :-

(करोड़ रुपए)

क्र०सं०	कार्यकलाप/उप-कार्यकलाप	अतिरिक्त आय (करोड़ रुपए)			जोड़
		2007-08	2008-09	2009-10	
1.	कार्गो प्रहस्तन	16.02	19.93	21.26	57.21
2.	पत्तन और गोदी कार्यकलाप	21.71	29.19	30.06	80.96
3.*	किराया योग्य भूमि और भवन	2.95	3.38	3.49	9.82
	जोड़	40.68	52.50	54.81	147.99

* केपीटी द्वारा इस प्रस्ताव में किराया योग्य भूमि और भवन पर कोई दर संशोधन नहीं किया गया है । तथापि, केपीटी द्वारा पूर्वानुमानित और केपीटी के अनुसार किराया योग्य भूमि और भवन के अधीन दर्शाई गई अतिरिक्त आय सीआरजेड की स्वीकृति के लिए प्रतीक्षारत नीलाम की गई भूमि पर प्रीमियम के कारण आय में अनुमानित वृद्धि से है ।

(xviii) (क) केपीटी ने (i) बर्थ किराया प्रभारों में 50% की वृद्धि और कंडला प्रभाग में कार्गो प्रहस्तन, पत्तन देयताओं, पायलिटेज और विविध प्रभारों में 15% की वृद्धि और (ii) वाड़ीनार में कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप में कोई वृद्धि किए बिना वाड़ीनार प्रभाग में पत्तन देयताओं, पायलिटेज, बर्थ किराया और विविध प्रभारों में 15% की वृद्धि का प्रस्ताव किया है । दरों में प्रस्तावित वृद्धि का केपीटी में प्राप्त लागत स्थिति के संदर्भ में संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार औचित्य दिया

जाना अपेक्षित है । चूंकि, प्रस्तावित वृद्धि की मात्रा विभिन्न उप-कार्यकलापों के अनुसार भिन्न-भिन्न होती है, इसलिए ऊपर पैराग्राफ (xvii) के (क) और (ख) में वर्णित सारांश परिणामों का ऊपर पैराग्राफ (xvii)(ग) में वर्णित अनुमानित अतिरिक्त राजस्व स्थिति को मानते हुए केपीटी के संबंधित उप-कार्यकलापों के लिए दरों में प्रस्तावित वृद्धि की स्वीकार्यता हेतु नीचे विश्लेषण किया जाता है।

(ख) संपूर्ण पत्तन के लिए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमानित वित्तीय स्थिति प्रस्तावित प्रशुल्क संशोधन के कारण 147.99 करोड़ रुपए के लक्षित अतिरिक्त राजस्व सृजन की तुलना में विचाराधीन तीन वर्षों 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए कुल 155.11 करोड़ रुपए का घाटा प्रदर्शित करती है । कंडला प्रभाग 275.08 करोड़ रुपए का अधिक घाटा प्रदर्शित करता है, जिसे वाड़ीनार प्रभाग के 119.97 करोड़ रुपए के अधिशेष द्वारा परस्पर आर्थिक-सहायता प्राप्त है ।

(ग) वाड़ीनार प्रभाग पूर्ण रूप से अधिशेष में है । इस प्राधिकरण की वर्णित स्थिति उन कार्यकलापों, जो अधिशेष दर्शाते हैं, के लिए प्रशुल्क में किसी वृद्धि की अनुमति नहीं देती है । इसलिए, वाड़ीनार प्रभाग में प्रदान की गई किसी भी सेवा में प्रशुल्क के संशोधन का कोई मामला नहीं बनता है ।

(घ) कंडला प्रभाग में दरों में 15% के उर्ध्वमुखी संशोधन द्वारा कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप से लगभग 57.21 करोड़ रुपए की अतिरिक्त आय सृजित की जानी है । कंडला प्रभाग में कार्गो-संबद्ध सेवाओं में से पीओएल प्रहस्तन कार्यकलाप 88.70 करोड़ रुपए का कुल अधिशेष और भांडागारण कार्यकलाप तथा विविध कार्यकलाप क्रमशः 11.12 करोड़ रुपए और 2.78 करोड़ रुपए का अधिशेष दर्शाते हैं । कंडला में केवल शुष्क कार्गो प्रहस्तन ही 5.14 करोड़ रुपए का कुल घाटा दर्शाता है । चूंकि, संपूर्ण रूप से कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप कुल अधिशेष दर्शाता है, इसलिए कंडला प्रभाग में कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप से संबंधित मौजूदा प्रशुल्क को किसी उर्ध्वमुखी संशोधन के बिना बनाए रखा जाता है ।

(ङ) संपूर्ण रूप से पत्तन और गोदी कार्यकलाप कंडला प्रभाग में कुल 449.86 करोड़ रुपए का घाटा दर्शाता है । इन पोत-संबद्ध प्रभारों में से बर्थिंग कार्यकलाप कुल 229.41 करोड़ रुपए का घाटा, पत्तन देयता कार्यकलाप कुल 177.14 करोड़ रुपए का घाटा, पायलिटेज कार्यकलाप कुल 36.17 करोड़ रुपए का घाटा, जलापूर्ति सेवा कुल 8.35 करोड़ रुपए का घाटा दर्शाते हैं और केवल विविध कार्यकलाप ही 1.21 करोड़ रुपए का कुल अधिशेष दर्शाता है । 449.86 करोड़ रुपए के घाटे को देखते हुए पोत-संबद्ध प्रभारों का राजस्व निष्प्रभावी स्थिति बनाए रखने के लिए 139% द्वारा उर्ध्वमुखी संशोधन करना आवश्यक होगा । इस तथ्य पर विचार करते हुए कि प्रशुल्क में तीव्र वृद्धि से प्रयोक्ताओं पर भारी बोझ पड़ेगा, केपीटी ने कंडला प्रभाग में केवल पत्तन देयताओं में 15%, पायलिटेज पर 15%, बर्थ किराए का 50% और जलापूर्ति पर लगाए जाने वाले प्रभारों सहित विविध प्रभारों पर 15% की वृद्धि का ही प्रस्ताव किया है । कार्यकलापों के बीच परस्पर आर्थिक-सहायता के प्रवाह के दृष्टिगत, इस कार्यकलाप में कुल घाटे की आंशिक पूर्ति अन्य कार्यकलापों में अधिशेष द्वारा हो जाती है । यह उल्लेखनीय है कि संशोधन प्रस्ताव के कारण पोत-संबद्ध प्रभारों में अनुमानित अतिरिक्त राजस्व 155.11 करोड़ रुपए के समायोजित घाटे की तुलना में केवल 72.78 करोड़ रुपए होता है। आय लागत विश्लेषण में प्रदर्शित घाटे की स्थिति के दृष्टिगत यह प्राधिकरण कंडला प्रभाग में पत्तन देयताओं, पायलिटेज, जलापूर्ति और अन्य विविध सेवाओं में 15% तथा बर्थ किराया प्रभारों में 50% की वृद्धि अनुमोदित करता है। यह भी मानना होगा कि प्रशुल्क संरचना में प्रस्तावित यौक्तिकीकरण से पत्तन को कुछ अतिरिक्त राजस्व भी प्राप्त होगा, जिसे पत्तन द्वारा प्रस्तुत किसी विश्लेषण के अभाव में स्पष्टतः मात्राकृत नहीं किया जा सकता ।

(च) संपदा संबद्ध कार्यकलाप कुल 75.91 करोड़ रुपए का अधिशेष दर्शाता है । केपीटी का वर्तमान प्रस्ताव इस कार्यकलाप के अधीन कोई दर संशोधन संकल्पित नहीं करता है ।

(xix) लागत स्थिति और अनुमानित अतिरिक्त राजस्व सृजन केपीटी के अनुमानों पर आधारित है, जिनमें कई अंतर विहित हैं । न्यासी बोर्ड द्वारा अनुमोदित प्रस्ताव प्रतिवर्ष 30.43 करोड़ रुपए का पूर्वानुमानित अतिरिक्त राजस्व इंगित करता है । इस प्राधिकरण द्वारा अनुमत्य प्रशुल्क वृद्धि प्रतिवर्ष 24.26 करोड़ रुपए की सीमा तक हो सकती है । पत्तन न्यास को प्रचालन की उत्पादकता/क्षमता सुधार कर और गंभीरतापूर्वक लागत की कमी के लिए अभियान प्रारंभ करके राजस्व में आए अंतर को आंशिक रूप से पूरा करना चाहिए । पत्तन को अपनी विभिन्न सुविधाओं के उपयोग की समीक्षा भी करनी चाहिए और पुरानी अप्रचलित परिसंपत्तियों की बिक्री कर देनी चाहिए, जो पूंजीगत लागत तथा साथ ही उपरिव्ययों को कम करेगा । संक्षेप में, पत्तन को प्रभावी प्रचालनात्मक और प्रबंधकीय नियंत्रण द्वारा प्रशुल्क वृद्धि द्वारा शामिल नहीं किए गए राजस्व में अंतर को लाने के लिए गंभीर प्रयास करना चाहिए ।

(xx) यह उल्लेखनीय है कि विचाराधीन 3 वर्षों की अवधि के लिए केपीटी के अनुसार कुल घाटे की स्थिति 233.63 करोड़ रुपए रही है, जिसकी तुलना में पत्तन ने प्रशुल्क में उर्ध्वमुखी संशोधन द्वारा 147.99 करोड़ रुपए का अतिरिक्त राजस्व प्राप्त किया है, जिसके द्वारा उसने 85.64 करोड़ रुपए के शामिल नहीं किए गए घाटे का वहन करने की सहमति दी है । इस प्राधिकरण द्वारा किया गया आशोधन समतुल्य अवधि के लिए निवल घाटे को घटाकर 155.11 करोड़ रुपए करता है । इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क वृद्धि द्वारा शामिल नहीं किया गया घाटा 82.33 करोड़ रुपए है, जो प्रयोक्ताओं को नहीं दिए जाने के लिए केपीटी द्वारा सहमत्य बोझ से तुलनीय है ।

(xxi) पत्तन ने 'कंटेनर' की परिभाषा पोतवणिकों के अपने से भिन्न कंटेनर के रूप में देने का प्रस्ताव किया है । विशिष्ट प्रश्न पूछने पर पत्तन ने सूचित किया कि पोतवणिक का अपना कंटेनर ब्रेक बल्क पैकेज माना जाता है, जिसमें कंटेनर शामिल होता है और लाइनर के कंटेनर, जहां कंटेनर एक पृथक इकाई है, के समान कंटेनर और कार्गो, दोनों पर घाटशुल्क और विलंब शुल्क प्रभार वसूल किए जाते हैं । पत्तन के अनुसार अगर किसी पोतवणिक के अपने कंटेनर का प्रहस्तन कंडला पत्तन (निजी टर्मिनल को छोड़कर) में किया जाता है, तो उक्त इकाई को कार्गो पैकेज के रूप में माना जाएगा और कंटेनर पर प्रभार कंटेनर के सीआईएफ मूल्य पर मूल्यानुसार होंगे । केपीटी ने इस तथ्य की ओर ध्यान दिलाया है कि प्रवेश पत्र कंटेनर के सीआईएफ मूल्य पर दाखिल किया जाता है और उस पर शुल्क अदा किया जाता है । केपीटी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण के आधार पर प्रस्तावित परिभाषा को घाटशुल्क प्रभारों तथा विलंब शुल्क प्रभारों की अनुसूची के अधीन विशेष रूप से यह वर्णन करते हुए सम्मिलित किया गया है कि ऐसी परिभाषा घाटशुल्क और विलंब शुल्क प्रभारों की वसूली के सीमित प्रयोजन के लिए ही है ।

(xxii) प्राधिकरण की सलाह पर केपीटी ने प्रशुल्क नियतन के लिए संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.19.1 से 2.19.3 और खंड 2.18.2 के अधीन यथानिर्धारित डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क की वसूली और दंडात्मक ब्याज प्रभार की वसूली से संबंधित मानक प्रावधान सम्मिलित किया है ।

(xxiii) इस प्राधिकरण के कहने पर पत्तन ने इस आशय की सामान्य शर्त शामिल की है कि प्रयोक्ता से पत्तन पर आरोप्य कारणों से एक उचित स्तर के बाद विलंब के लिए प्रभार अदा करने की अपेक्षा नहीं होगी ।

(xxiv) पत्तन ने प्रस्तावित दरों के मान में महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के दिनांक 7 जनवरी,2005 के आदेश सं० टीएएमपी/4/2004-सामा० और दिनांक 15 जनवरी,2005 के परवर्ती संशोधन में यथानिर्धारित तटीय पोतों/कार्गो/कंटेनर के लिए रियायत का नियंत्रण करने वाली संगत शर्तें शामिल की हैं ।

(xxv) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 6.10 के अनुपालन में केपीटी ने (i) कंडला प्रभाग में विदेशगामी पोतों के लिए 0.175 अमरीकी डॉलर, 0.20 अमरीकी डॉलर और 0.20 अमरीकी डॉलर के मौजूदा तीन स्लैब दरों की तुलना में प्रति जीआरटी 0.23 अमरीकी डॉलर और (ii) वाड़ीनार प्रभाग में विदेशगामी पोतों के लिए क्रमशः 0.05 अमरीकी डॉलर, 0.06 अमरीकी डॉलर और 0.07 अमरीकी डॉलर की मौजूदा तीन स्लैब दरों की तुलना में 0.07 अमरीकी डॉलर प्रति जीआरटी की जीआरटी के एकल स्लैब पर पत्तन देयताएं लगाने की इकाई प्रस्तावित की है । यद्यपि, पत्तन में कंडला और वाड़ीनार प्रभागों में पत्तन देयताओं में 15% की वृद्धि करने का प्रस्ताव किया है, फिर भी यौक्तिकीकरण से कंडला प्रभाग में 10000 जीआरटी तक के मौजूदा पहले स्लैब के अधीन आने वाले पोतों के लिए 31.4% की वृद्धि हुई है । वाड़ीनार प्रभाग में पहले स्लैब में 40% और दूसरे स्लैब में 16.66% की वृद्धि हुई है । पत्तन ने वर्णन किया है कि पत्तन देयताओं की दर में 15% की वृद्धि का प्रस्ताव पत्तन में आने वाले पोतों के औसत आकार पर विचार करने के बाद किया गया है । ऊपर पैराग्राफ 11 (xviii)(ग) में वर्णित कारणों से वाड़ीनार प्रभाग में कोई दर वृद्धि देय नहीं है । पत्तन ने वर्णन किया है कि कंडला प्रभाग में आने वाले पोतों का लगभग 20% 10000 जीआरटी तक की श्रेणी में, 75% 10000 से 30000 जीआरटी तक के स्लैब के अधीन और 5% 30000 जीआरटी से अधिक के अधीन आता है । वाड़ीनार प्रभाग में आने वाले 5% पोत पहले स्लैब में, 10% दूसरे स्लैब में और शेष 85% तीसरे स्लैब के अधीन आते हैं । संपूर्ण रूप से पत्तन और गोदी कार्यकलाप अत्यधिक घाटे में है और स्थिति आंशिक रूप से केवल तभी सुधरेगी जब दरों में वृद्धि अनुमोदित हो जाती है। चूंकि, स्लैब का यौक्तिकीकरण प्रशुल्क दिशानिर्देशों द्वारा अपेक्षित है, इसलिए जीआरटी के एकल स्लैब पर पत्तन देयताएं निर्धारित करने के लिए पत्तन के प्रस्ताव पर सहमति दी जाती है ।

(xxvi) (क) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 6.10 के अनुपालन में पत्तन ने दूसरे स्लैब के संबंध में पहले स्लैब की इकाई दर पर 20% की कमी और वृद्धिकारी जीआरटी सहित तीसरे स्लैब के लिए पहले स्लैब की इकाई दर में 30% की कमी के लाभ तीन स्लैबों के अधीन पायलिटेज अनुसूची का प्रस्ताव किया है ।

(ख) मौजूदा व्यवस्था में पायलिटेज शुल्क पत्तन के पायलट की सेवाएं और आगम तथा बहिर्गम आवागमन के लिए टग/लांच की अपेक्षित संख्या का प्रावधान और बंदरगाह के भीतर एक स्थानांतरण प्रचालन शामिल करती है । पोत के एजेंटों द्वारा अनुरोध किया गया कोई भी अतिरिक्त स्थानांतरण अलग से प्रभार्य होता है । केपीटी ने एक अतिरिक्त परंतुक के साथ कि अपेक्षित अतिरिक्त टग अलग से प्रभार्य होगा, मौजूदा व्यवस्था बनाए रखने का प्रस्ताव किया है । संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश का खंड 6.4 निर्दिष्ट करता है कि मिश्रित लेवी में पर्याप्त क्षमता के टगों/लांचों की अपेक्षित संख्या सहित एक आगम और एक बहिर्गम आवागमन तथा पत्तन की सुविधा के लिए पोतों का स्थानांतरण शामिल होना चाहिए । यह खंड आगे निर्दिष्ट करता है कि पोतों के अनुरोध पर ही स्थानांतरण पर पृथक स्थानांतरण प्रभार लगेगा। चूंकि, पत्तन द्वारा प्रस्तावित मिश्रित पायलिटेज प्रभारों में बंदरगाह के भीतर एक स्थानांतरण प्रचालन शामिल है, इसलिए केपीटी से स्थानांतरण घटक को पृथक करने तथा समतुल्य रूप से मिश्रित शुल्क की दर कम करने और उचित रूप से संगत शर्तों को संशोधित करने का अनुरोध किया गया था । अनुरोध का पालन करने की बजाय पत्तन ने वर्णन किया है कि प्रयोक्ता के अनुरोध पर स्थानांतरण मिश्रित शुल्क का भाग नहीं होता और इसलिए शर्तों को संशोधित करना आवश्यक नहीं है । मौजूदा मिश्रित शुल्क में शामिल स्थानांतरण घटक पर उपलब्ध होने वाली किसी सूचना के अभाव में मौजूदा पायलिटेज शुल्क एनएमपीटी और वीपीटी के हाल के मामलों में अपनाए गए समान दृष्टिकोण का अनुपालन करते हुए स्थानांतरण घटक छोड़ने के लिए 10% कम किया जाता है । इस संशोधन के कारण आय में कमी को पोतों द्वारा अनुरोध पर किए गए स्थानांतरण पर पायलिटेज शुल्क के 25% पर स्थानांतरण प्रभार लगाकर प्रतिसंतुलित किया जा सकता है ।

(ग) केपीटी ने यह मौजूदा शर्त बनाई रखी है कि पोत के अनुरोध पर स्थानांतरण पायलिटेज शुल्क के 25% पर प्रभार्य होगा। पोतों द्वारा अनुरोध करने पर पायलिटेज शुल्क के 25% पर स्थानांतरण प्रभार पर इस शर्त के साथ कि पत्तन को 6 महीने के भीतर पायलिटेज शुल्क से जोड़ने की बजाय सेवा प्रदान करने की लागत के आधार पर पोत के ऐसे स्थानांतरण के लिए दरों का सुझाव देते हुए प्रस्ताव प्रस्तुत करना चाहिए, एक अंतरिम उपाय के रूप में सहमति दी जाती है ।

(घ) ऊपर पैराग्राफ 11(xviii)(ग) में वर्णित कारणों से संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 6.10 के अनुपालन में यौकितकीकरण को छोड़कर दर में कोई वृद्धि वाकीनार प्रभाग में लगाए जाने योग्य पायलिटेज शुल्क में देय है । चूंकि, पायलिटेज कार्यकलाप अत्यधिक घाटे में है, इसलिए कंडला प्रभाग के लिए दर में प्रस्तावित 15% की वृद्धि की अनुमति दी जाती है । प्रस्तावित वृद्धि के आगे-पीछे पत्तन ने भी विदेशगामी पोतों और तटीय पोतों पर लागू प्रति घंटे के उपस्थिति शुल्क में वृद्धि का प्रस्ताव किया है । चूंकि, प्रदान की गई पायलट की सेवाएं पोत को खड़ा और निष्क्रिय करने आदि से संबद्ध हैं, इसलिए प्रस्तावित वृद्धि की कंडला और वाकीनार, दोनों प्रभागों के लिए अनुमति दी जाती है।

(ङ) मौजूदा व्यवस्था में आगम पायलिटेज के लिए न्यूनतम 12 घंटे और बहिर्गम पायलिटेज के लिए 6 घंटे की सूचना दी जानी होगी । अगर पायलट की सेवाएं आगम पायलिटेज के मामले में 12 घंटे से और बहिर्गम पायलिटेज के मामले में 6 घंटे से कम के भीतर मांगी जाती है तो एजेंटों को रद्दकरण प्रभारों के समतुल्य पायलिटेज का विलंब प्रस्तुति प्रभार अदा करना होगा । पत्तन ने मौजूदा शर्तों, जिनके अधीन उन पोतों, जिनके ईटीए में 3 घंटे से कम के लिए विलंब किया जाता है, में संशोधन करने का प्रस्ताव किया है और अगर संशोधन पत्र पायलट के सवार होने के समय के कम से कम 3 घंटे पूर्व दिया जाता है, तो इसे रद्दकरण नहीं माना जाएगा । केपीटी के अनुसार प्रस्तावित आशोधन पत्तन प्रयोक्ताओं द्वारा सामना की जा रही व्यावहारिक समस्याओं का उन्मूलन करने के लिए है । पत्तन ने इंगित किया है कि आगम पायलिटेज की मांग पोतों के आगमन के प्रत्याशित समय के आधार पर दाखिल की जाती है और अगर वास्तविक आगमन समय घोषित आगमन समय से भिन्न होता है, तो पत्तन प्रयोक्ताओं को मांग रद्द करना होगा और नए आगमन समय पर पायलट को दुबारा बुक करना होगा । प्रस्तावित संशोधन पत्तन प्रयोक्ताओं को 3 घंटे की बढ़ोत्तरी देता है, जिसके द्वारा इसे रद्दकरण के रूप में माने बिना ईटीए में 3 घंटे तक का संशोधन किया जा सकता है । पत्तन का प्रस्ताव अनुमोदन योग्य है ।

(च) तथापि, पत्तन ने साथ-साथ एक शर्त शामिल करने का प्रस्ताव किया है, जिसके द्वारा 8 बजे प्रातः के पूर्व किए जाने वाले बहिर्गम पायलिटेज के लिए किसी आवागमन के लिए पोत की रवानगी का ज्ञापन दाखिल करने के लिए निर्धारित समय पिछले दिन का 9.00 बजे सायं होना चाहिए । पत्तन के अनुसार, निर्धारित समय का प्रावधान प्रातःकालीन पायलिटेज के लिए पायलिटेज कार्यक्रम को अंतिम रूप देना सुनिश्चित करेगा । केपीएसए और एफओपीयू ने वर्णन किया है कि निर्धारित समय की प्रणाली लागू करना और ईटीए पत्र की प्रस्तुति पत्तन की ऑनलाइन कार्यकरण प्रणाली के अनुरूप नहीं है । उन्होंने यह भी तर्क दिया है कि 9.00 बजे सायं के निर्धारित समय से प्रयोक्ताओं को अत्यधिक परेशानी होगी और इससे गलत पद्धतियों को भी बढ़ावा मिलेगा । यह प्राधिकरण प्रयोक्ताओं के आशय में सत्यता पाता है और इसलिए पोत रवानगी ज्ञापन दाखिल करने के लिए 9.00 बजे सायं का निर्धारित समय लागू नहीं करने के लिए व्यापार लागत का अनुरोध मानता है ।

(xvii) दंड द्वारा 25,000 रुपए की एक नई लेवी प्रस्तावित है, अगर पत्तन एजेंटों द्वारा अपेक्षित पोत रवानगी/स्थानांतरण ज्ञापन दाखिल किए बिना कार्गो प्रचालन पूरा करने के बाद बर्थ से पोत बाहर हटाता है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि ऐसे उदाहरण है कि जहां एजेंटों और जहाजी कुलियों की ओर से अनुचित अनुमान के कारण कार्गो प्रचालन पूरा करने के बाद भी बर्थ में पोत निष्क्रिय रहते हैं । यद्यपि, प्रस्तावित 25,000 रुपए की दर किसी लागत लाभ विश्लेषण में नहीं निकाली गई है, फिर भी पत्तन के अनुसार अभिप्रेत खंड प्राथमिकता पर बर्थिंग के दुरूपयोग को कम करने के लिए है । केपीएसए और एफओपीयू ने यह वर्णन करते हुए कि पोत रवानगी अथवा स्थानांतरण ज्ञापन दाखिल करने में एजेंटों के विफल रहने की स्थिति कभी नहीं होती और प्रस्तावित लेवी से पत्तन में खराब कार्यकरण प्रणाली सृजित होगी, प्रस्तावित लेवी का विरोध किया है। उप सिद्धांत के रूप में एससीआई ने प्रति प्रश्न पूछा है कि क्या केपीटी एजेंटों को पायलटों की कमी से पत्तन में पोतों के रोकने के कारण जहाजों द्वारा उठाए गए घाटे की प्रतिपूर्ति करेगा या नहीं । पत्तन का यह विचार है कि अगर पोत बर्थ को अपने निर्धारित समय पर छोड़ देता है तो अगले प्रतीक्षारत पोत को शीघ्रतापूर्वक बर्थ किया जा सकेगा और उससे व्यापार जगत् को लाभ होगा । यद्यपि, पत्तन द्वारा प्रस्तुत तर्कों में कुछ सत्यता है, फिर भी इसने स्पष्टतया उन पोतों, जिन्होंने कार्गो प्रचालन पूरा कर लिया है, को हटाने के पूर्ण अनुपालन की जाने वाली कार्यविधि का उल्लेख नहीं किया है । पत्तन ने बर्थ में पोतों के अधिक रूकने की ऐसी घटनाओं की संख्या का समर्थन करने के लिए कोई सांख्यिकीय सूचना भी प्रस्तुत नहीं की है । पत्तन को व्यापार जगत के साथ परामर्श करने और मुद्दे पर नए सिरे से विचार करने तथा अगर आवश्यक हो, पृथक प्रस्ताव, जिसमें बर्थ से ऐसे पोतों को हटाने के पूर्व पारदर्शी तरीके से अनुपालन की जाने वाली कार्यविधि निर्दिष्ट की जानी चाहिए, प्रस्तुत करने का सुझाव दिया गया है ।

(xxviii) (क) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 6.5.1 में प्रदान नहीं की गई सेवाओं और सुविधाओं के मुख्य संघटकों के लिए छूट के साथ तुलनीय सेवाओं/सुविधाओं वाले बर्थ के समूहों के लिए विभेदक बर्थ किराया प्रभार का उल्लेख किया गया है। जब पत्तन से उस खंड के पालन करने का अनुरोध किया गया तब इसने सूचित किया है कि सभी बर्थ के लिए समरूप बर्थ किराया प्रभारों का प्रस्ताव किया गया है, क्योंकि सभी किस्मों के कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए कंडला में सभी बर्थों का प्रयोग किया जा रहा है । पत्तन ने आगे बताया है कि बर्थ को केवल क्रेन बर्थ और गैर-क्रेन बर्थ के रूप में ही वर्गीकृत किया जा सकता है और गैर-क्रेन बर्थ के लिए छूट की सुविधा सहित प्रस्तावित दरों के मान में

ऐसा वर्गीकरण मौजूद है । पत्तन को पुनः संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 6.5.1 में विहित शर्तों का कम से कम अगले प्रशुल्क चक्र के लिए पालन करने का सुझाव दिया जाता है ।

(ख) मौजूदा व्यवस्था में द्रव कार्गो बर्थ पर बर्थ किराया प्रभार दो स्लैब, एक 10000 जीआरटी तक और दूसरा 10001-30000 जीआरटी और अधिक के अधीन लगाया जाता है । सामान्य कार्गो बर्थ के लिए यद्यपि, अनुसूची में दो स्लैब विहित हैं - एक 10000 जीआरटी तक और दूसरा 10001 जीआरटी - 30000 जीआरटी और उससे अधिक, फिर भी प्रभार्य इकाई एक ही । संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 6.10 के अनुपालन में पत्तन ने एकल स्लैब के अधीन बर्थ किराया प्रभार प्रस्तावित किया है। पत्तन ने कंडला में आने वाले पोतों के औसत आकार पर विचार करने के बाद बर्थ किराया प्रभार में 50% की वृद्धि का प्रस्ताव किया है । ऊपर पैराग्राफ 11(xviii)(ग) में वर्णित कारणों से एकल स्लैब के अधीन प्रभारों के यौक्तिकीकरण को छोड़कर द्रव कार्गो बर्थ में कोई दर संशोधन बकाया नहीं है । 10000 जीआरटी तक के पोतों के संबंध में यौक्तिकीकरण करते समय द्रव कार्गो बर्थ किराया प्रभार में 31.25% की वृद्धि होगी। चूंकि, वाड़ीनार प्रभाग में आने वाले पोतों का लगभग 5% ही 10000 जीआरटी तक की श्रेणी में आता है, इसलिए सामान्य कार्गो बर्थ के लिए बर्थ किराया प्रभार में 50% का संशोधन करने तथा जीआरटी के एकल स्लैब पर प्रभार लगाने का प्रस्ताव पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित अनुमोदित किया जाता है ।

(ग) इस प्राधिकरण के सुझाव के आधार पर पत्तन ने यह वर्णन करते हुए कि उस अवधि, जब पत्तन उपस्कर की खराबी अथवा बिजली चले जाने या पत्तन पर आरोप्य किसी अन्य कारण से पोत बर्थ पर निष्क्रिय रहते हैं, के लिए कोई बर्थ किराया नहीं लगाया जाएगा । यह प्रस्तावित अधिक रूकने के प्रभारों के परिप्रेक्ष्य में प्रयोक्ताओं द्वारा की गई कुछ मांगों का आंशिक रूप से उत्तर देगा ।

(xxix) मौजूदा व्यवस्था में, बंध प्रभार लागू बर्थ किराया प्रभार के 30% पर वसूल किए जाते हैं । पत्तन ने विदेशगामी पोतों और तटीय पोतों, दोनों के लिए बंध प्रभार हेतु घंटे की दर प्रस्तावित की है । पत्तन ने स्पष्ट किया है कि घंटे की प्रस्तावित दर प्रस्तावित बर्थ किराया प्रभार के 30% के समतुल्य है और इसलिए इसमें कुछ भी वित्तीय जटिलता नहीं होगी । तथापि, केपीएसए और एफओपीयू, दोनों ने यह वर्णन करते हुए कि प्रस्तावित परिवर्तन से व्यापार जगत पर अत्यधिक बोझ पड़ेगा, बंध प्रभार लगाने की मौजूदा इकाई बनाए रखने का अनुरोध किया है। प्रयोक्ताओं का तर्क स्पष्ट नहीं है, क्योंकि लेवी की इकाई में कमी से व्यापार जगत को लाभ होगा, क्योंकि वे केवल सुविधा के वास्तविक प्रयोग के लिए ही भुगतान करेंगे । कंडला प्रभाग में गैर-क्रेन बर्थ पर लागू प्रभारों के 50% की वृद्धि सहित बंध प्रभार अनुमोदित किए जाते हैं । जैसा वर्णन किया जा चुका है, वाड़ीनार में एसबीएम का प्रयोग कर रहे पोतों के लिए लागू दर में कोई परिवर्तन नहीं होगा ।

(xxx) लंगरगाह प्रभारों की अनुसूची के अधीन दर में 50% की वृद्धि का प्रस्ताव करते हुए पत्तन ने लागू बर्थ किराया प्रभार के 20% पर भीतरी लंगरगाह प्रभार की मौजूदा लेवी की बजाय तटीय और विदेशगामी पोतों, दोनों के लिए भीतरी लंगरगाह के लिए घंटे की दरें प्रस्तावित की हैं । पत्तन ने स्पष्ट किया है कि घंटे की प्रस्तावित दरें प्रस्तावित बर्थ किराया प्रभार का 20% है और इसलिए कोई वित्तीय जटिलता नहीं होगी । अप्रैल,2002 में मौजूदा दरों का मान अनुमोदित करते हुए इस प्राधिकरण ने केपीटी को उपलब्ध गहराई, मुख्य प्रचालनात्मक क्षेत्र आदि के अनुसार लंगरगाह शुल्क को वर्गीकृत करने तथा बर्थ किराया प्रभार से संबद्ध किए बिना पृथक लंगरगाह प्रभार निर्धारित करने का सुझाव दिया था । पत्तन ने अब वर्णन किया है कि दरों के मान में दो लंगरगाह शुल्क निर्धारित किए गए हैं - एक कंडला ओटीबी में लंगरगाह के लिए और दूसरा बंदरगाह के भीतर भीतरी लंगरगाह के लिए तथा बंदरगाह के भीतर (बर्थ संख्या 1 और बर्थ संख्या 12 के बीच) भीतरी लंगरगाह के मामले में गहराई में बहुत भिन्नता के अभाव में विभेदक लंगरगाह शुल्क निर्धारित करने की आवश्यकता नहीं है । बर्थ किराया प्रभार से संबद्ध किए बिना कार्य करने और पृथक लंगरगाह प्रभार निकालने की बजाय पत्तन ने बर्थ किराया प्रभार के 20% पर भीतरी लंगरगाह का घंटे का प्रभार प्रस्तावित किया है। संशोधित दरें वाड़ीनार प्रभाग को छोड़कर गैर-क्रेन बर्थ पर लागू संशोधित प्रभारों के 20% पर अनुमोदित की जाती हैं । पत्तन को अप्रैल,2002 में इस संबंध में दिए गए पूर्व निदेशों का पालन करने का सुझाव दिया जाता है ।

(xxxi) इस समय, पोतांतरण/माल बोट शुल्क बीच समुद्र में अपने लंगर डालकर खड़े और पोतांतरण/माल बोट प्रचालन कर रहे पोतों पर लगाया जाता है । पत्तन ने कंडला के लिए/से मालसूचीबद्ध नहीं किए गए कार्गो पर ही प्रभार लगाने का प्रस्ताव किया है । केपीटी ने स्पष्ट किया है कि पूर्व में पोत वाड़ीनार में पोतांतरण के लिए आते थे और उतारने का कार्य पूरा करने के लिए अन्य पत्तनों में वापस जाते थे और पोतांतरण/मालबोट प्रचालन कर रहे ऐसे किस्म के पोत प्रभार कम करने हेतु ओटीबी में मालबोट प्रचालन कर रहे उच्चतर डुबाक वाले पोतों को अब प्रभारों के भुगतान से छूट देना प्रस्तावित है । केपीएसए और एफओपीयू, दोनों ने वर्णन किया है कि इस शर्त की प्रविष्टि सीमाशुल्क अधिनियम के अनुरूप नहीं है, क्योंकि मालसूची दाखिल किए बिना कार्गो को मालबोट में उतारने की अनुमति नहीं दी जाएगी । प्रभारों के भुगतान में प्रस्तावित उदारीकरण पर इस आपत्ति की संगतता स्पष्ट नहीं है । यह प्राधिकरण सीमाशुल्क की कार्यविधियों पर गौर नहीं करना चाहेगा और पत्तन तथा व्यापार जगत के हित को ध्यान में रखते हुए कंडला के लिए/से मालसूचीबद्ध नहीं किए गए कार्गो के लिए ही पोतांतरण/मालबोट प्रभार लगाने के लिए पत्तन के प्रस्ताव को अनुमोदन प्रदान किया जाता है।

(xxxii) पत्तन ने मौजूदा उस शर्त को बनाए रखने का प्रस्ताव किया है, जिसके द्वारा कोई पोत, जो किसी भी कारण से और नोटिस अवधि की समाप्ति के बाद कार्गो प्रहस्तन प्रचालन किए बिना किसी बर्थ पर कब्जा बनाए रखता है, नोटिस के समय और तारीख की समाप्ति से सामान्य दर के 5 गुने पर अतिरिक्त बर्थ किराया प्रभार अदा करेगा। इस प्राधिकरण द्वारा अप्रैल,2002 में पारित आदेश में केपीटी की पारदर्शी तरीके से नोटिस अवधि को स्पष्टतया बताने का सुझाव दिया गया था । पत्तन ने अब इस बात को शामिल करने के साथ कि दी जाने वाली नोटिस में पोत को स्थान खाली करने के लिए कहने का कारण विहित होगा, शर्त को

आशोधित करने का प्रस्ताव किया है । चूंकि, पत्तन को ऐसे अनियंत्रित विवेकाधिकार का प्रयोग करने की अनुमति देना संभव नहीं है, इसलिए प्रस्तावित प्रावधान पर सहमति नहीं दी जा सकती । अगर इस मुद्दे से कोई प्रशासनिक मामला संबंधित है तो पत्तन को यहां तक कि इस प्राधिकरण द्वारा दरों के मान में शर्त शामिल किए बिना उचित कार्रवाई करने का अधिकार है ।

(xxxiii) (क) पत्तन ने पुष्टि की है कि घाटशुल्क प्रभारों का प्रस्ताव प्रहस्तन की लागत के आधार पर किया गया है और संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 4.2.2 में यथानिर्दिष्ट कार्गो का प्रहस्तन और भंडारण करते समय विशेष ध्यान देना अपेक्षित है । फिर भी, इस दृढ़ कथन का समर्थन करने के लिए कोई विश्लेषण इस प्राधिकरण को उपलब्ध नहीं कराया गया है ।

(ख) इस प्राधिकरण से एक विशेष सुझाव दिए जाने पर पत्तन ने एलपीजी के लिए तटीय दर का प्रस्ताव किया है ।

(ग) पत्तन ने खाद्यान्नों, धातु स्क्रैप, खली, लकड़ी के कुंदे, नमक, चीनी और अन्यों जैसी सामग्रियों पर 14.28 और 125 के बीच, भिन्न-भिन्न प्रतिशतता द्वारा घाटशुल्क प्रभारों में वृद्धि का प्रस्ताव किया है। अयस्क और खनिज, खली तथा धातु पर 11.11% से 33.30% तक की सीमा में कमी का प्रस्ताव किया गया है । पत्तन ने वर्णन किया है कि पत्तन के समग्र परिदृश्य को देखते और प्रत्येक वस्तु का प्रहस्तन करते समय सुदृढ़ता, कमजोरियों, अवसरों और खतरों पर विचार करते हुए विभिन्न कार्गो पर घाटशुल्क प्रभार विभिन्न प्रतिशतताओं द्वारा बढ़ा/घटा दिए गए हैं । स्क्रैप और लकड़ी के कुंदों के लिए इन कार्गो का प्रहस्तन करते समय पत्तन की परिसंपत्तियों की अत्यधिक टूट-फूट की प्रतिपूर्ति करने हेतु उच्चतर दर का प्रस्ताव किया गया है । आय, लागत और अनुमेय आरओसीई के किए गए विश्लेषण से पता चलता है कि कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप संपूर्ण रूप से कंडला प्रभाग में अधिशेष दर्शाता है और इसलिए इस कार्यकलाप के अधीन दर में कोई वृद्धि अनुमेय नहीं है । जैसा पहले वर्णन किया गया है, पत्तन ने कतिपय वस्तुओं के घाटशुल्क में कमी करने का प्रस्ताव किया है । संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में यथा अनुमेय अपने वाणिज्यिक निर्णय के आधार पर पत्तन अगर चाहे तो छूट/कटौती की अनुमति दे सकता है ।

(घ) पत्तन ने परियोजना सामग्रियों और मोटर वाहन के संबंध में मूल्यानुसार दरों को बनाए रखा है । पत्तन का ध्यान संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 4.2.2 की ओर आकृष्ट किया गया था, जिसके अधीन मूल्यानुसार घाटशुल्क दरें 5 वर्षों की अधिकतम अवधि में चरणबद्ध रूप से समाप्त की जानी होगी । इसके उत्तर में पत्तन ने वर्णन किया है कि परियोजना सामग्रियां और मोटर वाहन भिन्न-भिन्न आकार और बनावट के होते हैं और उनका प्रहस्तन सावधानीपूर्वक किया जाना होता है और मूल्य के रूप में छोड़कर मान की एकसमान मानक इकाई के अभाव में इन मदों पर मूल्यानुसार दरों पर घाटशुल्क लगाया जाना होगा । केपीटी द्वारा किए गए अनुरोध पर विचार करते हुए घाटशुल्क लगाने की मौजूदा इकाई को अगले चक्र के लिए जारी रखने की अनुमति दी जाती है।

(ङ) पत्तन ने अनिर्दिष्ट सामग्रियों के संबंध में मौजूदा प्रति मिलियन टन की इकाई दर में यह वर्णन करते हुए कि विभिन्न सामग्रियों को विभिन्न इकाइयों में मापा जाता है और इस प्रयोजनार्थ आईजीएम/पोतलदान पत्र आदि में यथा निर्दिष्ट माप की इकाई पर घाटशुल्क लगाने के लिए विचार किया जाएगा, प्रति मिलियन टन/संख्या/इकाई/घनमीटर में परिवर्तित करने का प्रस्ताव किया है । चूंकि, प्रभार लगाने के लिए प्रस्तावित इकाई निश्चित प्रतीत नहीं होती और एकरूपता बनाए रखने के लिए अनिर्दिष्ट सामग्रियों के संबंध में प्रति मिलियन टन घाटशुल्क लगाने की मौजूदा इकाई को बनाए रखा जाता है ।

(च) पत्तन ने जहाज की रसद सामग्रियों सहित जहाज के वास्तविक भंडार पर प्रति पोतलदान पत्र 1000 रुपए लगाने का प्रस्ताव किया है । पत्तन से प्रस्तावित दर के समर्थन में लागत पत्रक के साथ उसके कारण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था, परंतु उसने उत्तर दिया कि प्रति पोतलदान पत्र जहाज के भंडार का औसत मूल्य लगभग 65,000 रुपए है और खाद्य, पेय पदार्थ, अतिरिक्त पुर्जे, रस्सी आदि जैसी कम मूल्य वाली मिश्रित मदें जहाज के भंडार में शामिल होती हैं । पत्तन ने तर्क दिया है कि कोचीन में जहाज के भंडार के लिए दर पोतलदान पत्र में शामिल प्रत्येक वस्तु के लिए दर का 50% है और प्रति पोतलदान पत्र शामिल औसत टनभार पर विचार करते हुए प्रति पोतलदान पत्र 1000/-रुपए की प्रस्तावित दर उचित है । केपीएसए और एफओपीयू ने इस लेवी पर आपत्ति की है, परंतु उन्होंने वर्णन किया कि प्रति पोतलदान पत्र 50/-रुपए की लेवी पर सहमति दी जा सकती है । पत्तन से किसी लागत पत्रक के अभाव में यह प्राधिकरण प्रस्तावित दर के औचित्य का आकलन करने की स्थिति में नहीं है पत्तन द्वारा प्रस्तुत तर्क पर विचार करते हुए और व्यापार जगत ने भी महसूस किया है कि एक सांकेतिक लेवी ठीक रहेगी, यह प्राधिकरण जहाज के वास्तविक भंडारों पर प्रति पोतलदान पत्र 500/-रुपए की लेवी पर अनुमोदन प्रदान करता है ।

(छ) पत्तन ने यह वर्णन करते हुए कि अन्य पत्तन बंकर प्रभार लगाते हैं, जहाज के बंकर के लिए 20/-रुपए प्रति एमटी की नई लेवी प्रस्तावित की है । पत्तन से उसके लिए कारण प्रस्तुत करने और प्रस्तावित दरों के समर्थन में लागत पत्रक प्रस्तुत करने का भी अनुरोध किया गया था । पत्तन ने कोई लागत पत्रक प्रस्तुत नहीं किया । तथापि, पत्तन ने उत्तर दिया कि अन्य पत्तन भी यह प्रभार लगाते हैं और विदेशगामी और तटीय, दोनों के लिए 20/-रुपए प्रति एमटी लगाने का उसका प्रस्ताव उचित है। यद्यपि, व्यापार जगत ने यह लेवी प्रारंभ करने पर आपत्ति की है, फिर भी यह विचार करते हुए कि अन्य पत्तन ऐसा प्रभार लगाते हैं, कार्गो पर सामान्य घाटशुल्क प्रभार के 50% की दर जहाज के बंकर के लिए अनुमोदित की जाती है ।

(ज) पत्तन को अन्य बातों के साथ-साथ, इस प्राधिकरण के दिनांक 8 अप्रैल,2002 के आदेश द्वारा जहां भी विभिन्न पार्टियों द्वारा निर्यातों की वार्षिक यात्रा का विश्लेषण करने के बाद आवश्यक समझा जाए, घाटशुल्क में मात्रा छूट प्रस्तावित करने का सुझाव दिया है । केपीटी ने अब इस आशय की टिप्पणी सम्मिलित करने का प्रस्ताव किया है कि किसी वर्ष में आश्वस्त मात्रा सहित निर्यात कार्गो पर मात्रा छूट की अनुमति उच्चतम सीमा की दरों के भीतर दी जाएगी ।

(झ) मौजूदा दरों के मान में एक शर्त विहित है, जिसके द्वारा पत्तन ब्रेक बल्क और गैर-कंटेनरयुक्त कार्गो के संबंध में घाटशुल्क प्रभारों के अतिरिक्त पत्तन श्रमिकों की आपूर्ति के लिए 15/-रुपए प्रति एमटी वसूल करेगा । इस प्राधिकरण द्वारा पूछे गए एक विशेष प्रश्न पर पत्तन ने पुष्टि की है कि पत्तन श्रमिकों की आपूर्ति के लिए 15/-रुपए प्रति एमटी (विदेशी) और 9/-रुपए (तटीय) का प्रभार केवल तभी लगाने योग्य है, जब पत्तन श्रमिकों की आपूर्ति की जाती है ।

(ञ) घाटशुल्क अनुसूची के नीचे मौजूद टिप्पणी के अनुसार कंडला पत्तन की सीमाओं के भीतर उतरी सभी सामग्रियों का आकलन आयात अनुप्रयोग पर किया जाएगा और घाटशुल्क देय सुपुर्दगी दिए जाने के पूर्व संबंधित द्वारा अदा किया जाएगा । पत्तन ने सामग्रियों के उतरने पर अथवा उसके पूर्व भुगतान करने की अपेक्षा के लिए टिप्पणी संशोधित करने का प्रस्ताव किया है । पत्तन ने सूचित किया है कि प्रस्तावित संशोधन महापत्तन न्यास अधिनियम,1963 के अनुपालन में हैं । महापत्तन न्यास अधिनियम,1963 की धारा 58 के अनुसार उतारी जाने वाली साग्रियों के संबंध में दरें उतराई पर तत्काल देय होंगी और बोर्ड के परिसर से हटाई जाने वाली सामग्रियों के संबंध में दरें सामग्रियों को हटाए जाने के पूर्व देय होंगी । कंडला पत्तन जहाजी कुली संघ ने निवेदन किया है कि प्रस्तावित संशोधन व्यापार जगत के हित में नहीं होगा । चूंकि, पत्तन को विभिन्न देयताओं के भुगतान का समय महापत्तन न्यास अधिनियम में निर्दिष्ट किया जा चुका है, इसलिए इस प्राधिकरण के लिए दरों के मान में कोई प्रावधान करना आवश्यक नहीं है । पत्तन को सांविधिक उपबंधों का अनुपालन करने का सुझाव देते हुए मौजूदा प्रावधान का भी विलोपन किया जाता है ।

(xxxiv) (क) भंडारण कार्यकलाप राजस्व अधिशेष की स्थिति सूचित करता है । पत्तन ने तर्क दिया है कि विलंब शुल्क प्रभार में 15% की वृद्धि का प्रस्ताव अगले 2 वर्षों के दौरान 66 हेक्टेयर भूमि में अवसंरचना सुविधाओं पर और कार्गो बर्थ के पीछे अतिरिक्त 44 हेक्टेयर के विकास पर 60 करोड़ रुपए के निवेश पर विचार करते हुए किया गया है । चूंकि, भंडारण कार्यकलाप पूर्णतः अधिशेष की स्थिति दर्शाता है, इसलिए प्रशुल्क का मौजूदा स्तर बनाए रखा जाता है ।

(ख) इस प्राधिकरण के सुझाव के आधार पर यह वर्णन करते हुए कि आयात और निर्यात, दोनों कार्गो/कंटेनर पर विलंब शुल्क प्रभार उस अवधि, जब पत्तन प्रयोक्ताओं द्वारा अनुरोध करने पर जहाज/कंटेनरों की सुपुर्दगी करने की स्थिति में नहीं होगा, के लिए प्राप्त नहीं होगा, दरों के मान में एक खंड सम्मिलित किया गया है ।

(xxxv) इस प्राधिकरण के सुझाव के आधार पर और प्रशुल्क नियतन के लिए संशोधित दिशानिर्देशों के खंड 5.7.1 के अनुपालन में रीफर कंटेनरों को विद्युत आपूर्ति हेतु प्रभार 4 घंटे के आधार पर पत्तन द्वारा प्रस्तावित किया गया है ।

(xxxvi) (क) खुले और ढके हुए स्थान के आवंटन के लिए पत्तन द्वारा प्रति माह 10 वर्गमीटर अथवा उसके भाग के लिए मौजूदा दर की बजाय प्रति माह प्रति एमटी की एक दर प्रस्तावित की गई है । पत्तन ने वर्णन किया है कि जब क्षेत्र आधार पर किराया प्रभार लगाया जाता है, तब पत्तन प्रयोक्ताओं की प्रवृत्ति छोटे क्षेत्र के लिए आवेदन करने और किराया प्रभार बचाने के लिए अनुमेय सीमाओं के बाहर कार्गो को अधिक चट्टे पर लगाने की होती है और अगर प्रभार टनभार पर आधारित होती है तो भंडारण क्षेत्र का कोई दुरूपयोग नहीं होगा, जिससे भूखंडों को होने वाली क्षति से बचा जा सकेगा। प्रयोक्ताओं ने पत्तन के प्रस्ताव के विरूद्ध यह वर्णन करते हुए तर्क दिया है कि बड़े और भारी पैकेज कम स्थान पर कब्जा करेंगे और भंडारण क्षेत्रों के दुरूपयोग की संकल्पना सही नहीं है, क्योंकि गोदी के पर्यवेक्षीय कर्मचारी अधिक सामग्री रखने की अनुमति नहीं देते । विचारों के संतुलन पर यह प्राधिकरण प्रभार लगाने का मौजूदा तरीका बनाए रखना अनुमोदित करता है ।

(ख) मौजूदा दरों के मान में भूतल और प्रथम तल पर ढके स्थान के लिए पृथक भंडारण शुल्क की व्यवस्था है । चूंकि, वर्तमान भांडागारों और गोदामों में कोई प्रथम तल नहीं है, इसलिए प्रथम तल के लिए लागू दर प्रस्तावित दरों के मान से हटा दी गई है ।

(ग) सामान्य कार्गो के अतिरिक्त भंडारण के लिए खुले तथा साथ ही ढके स्थान के आवंटन के लिए नया लाइसेंस (भंडारण) शुल्क लगाने का प्रस्ताव किया गया है । पत्तन ने स्पष्ट किया है कि बोरीबंदी संयंत्र, तौल सेतु की संस्थापना आदि (जो भंडारण के प्रयोजनार्थ नहीं है) जैसी उपयोगी सेवाओं के लिए भूमि आवंटित की जाती है, जिसके लिए पृथक दरें अपेक्षित हैं । केपीटी ने वर्णन किया है कि प्रस्तावित दरें मौजूदा दरों में 15% की वृद्धि करते हुए निकाली गई हैं । ऐसे तदर्थ आधार पर और भूमि के मूल्य पर विचार किए बिना दरें नियत करना सही नहीं होगा । इसलिए, यह प्राधिकरण वर्तमान प्रस्ताव अनुमोदित करने की स्थिति में नहीं है और पत्तन को गोदी क्षेत्र के भीतर भूमि के मूल्य सहित सभी संगत पहलुओं पर विचार करने के बाद अगर आवश्यक पाया जाता है, पृथक प्रस्ताव प्रस्तुत करने का सुझाव दिया जाता है ।

(xxxvii) पत्तन ने स्थायी प्रवेश परमिट, टोकन, प्रमाणपत्र और सांख्यिकीय विवरण जारी करने के लिए प्रभारों में 100% की वृद्धि का प्रस्ताव किया है । पत्तन ने सूचित किया है कि आईएसपीएस संहिता के कार्यान्वयन के बाद प्रवेश परमिट, टोकन, प्रमाणपत्र आदि जारी करने के पूर्व बोझिल और लंबी कार्यविधियों का अनुपालन करना होगा और चूंकि अत्यधिक उपरिव्यय की पूर्ति करनी होगी,

इसलिए दरों में 100% की वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है । पत्तन ने वही कारण बताते हुए गोदी में वाहनों के आने-जाने के लिए 50% और 150% के बीच प्रभारों में वृद्धि करने का भी प्रस्ताव किया है । पत्तन ने प्रस्तावित वृद्धि का औचित्य देते हुए कोई लागत पत्रक प्रस्तुत नहीं किया है । फिर भी, चूंकि, यह एक विविध कार्यकलाप है, इसलिए जहां भी पत्तन द्वारा प्रस्तावित वृद्धि 50% से अधिक हो जाती है, वहां दर में मौजूदा प्रशुल्क के 50% की वृद्धि की अनुमति दी जाती है ।

(xxxviii) ट्रकों और ट्रेलरों तथा अन्य वाहनों द्वारा तौल सेतु के प्रयोग के लिए पत्तन ने प्रभारों में 25% की वृद्धि का प्रस्ताव किया है । प्रस्तावित वृद्धि केवल तौल सेतु को किराए पर लेने और तौल प्रमाणपत्र जारी करने के लिए ही 20% है । चूंकि, यह एक विविध कार्यकलाप है, इसलिए पत्तन द्वारा मांगी गई वृद्धि अनुमोदित की जाती है।

(xxxix) पत्तन को प्रशुल्क नियतन के लिए संशोधित दिशानिर्देशों के खंड 2.14 के अनुरूप क्षति की मरम्मत की लागत और प्रतिस्थापन की लागत वसूली के लिए शर्तों को पुनः शब्द रूप देने का सुझाव दिया गया था । पत्तन ने उत्तर दिया है कि यद्यपि इसने अभी तक अपनी परिसंपत्तियों को बीमाकृत नहीं किया है, फिर भी बीमा का मुद्दा विचाराधीन है तथा पत्तन की संपत्ति का बीमा कवर लेने के बाद संशोधित दिशानिर्देशों के खंड 2.14 के अनुरूप शर्तों को पुनः लिखा जाएगा ।

(xl) (क) फ्लोटिंग क्राफ्ट का किराया प्रभार वाड़ीनार में पुल-बैक प्रचालनों के लिए प्रयुक्त फ्लोटिंग क्राफ्ट के मामले को छोड़कर, जिसके लिए किराया प्रभार 8 घंटे के आधार पर जारी रखने का प्रस्ताव किया गया है, घंटे के आधार पर लगाए जाने का प्रस्ताव है । पत्तन ने स्पष्ट किया है कि कंडला में टग की आवश्यकता 1 घंटे से 4 घंटे तक भिन्न-भिन्न होती है, जबकि वाड़ीनार में आवश्यकता पोत से कच्चे तेल की उतराई पूरा करने में लिए गए समय पर निर्भर करती है, जिसमें कम से कम 24 घंटे की आवश्यकता होती है और इसलिए वाड़ीनार में पुल बैक प्रचालनों के लिए टग तथा लांच के लिए किराया प्रभार 8 घंटे के आधार पर निर्धारित किया जाना होगा। 8 घंटे के आधार को जारी रखने के लिए पत्तन का स्पष्टीकरण विश्वसनीय नहीं है, क्योंकि कार्यकरण के वास्तविक घंटों के लिए बिलिंग किसी भी प्रकार, यहां तक कि अगर प्रभार घंटे के आधार पर निर्धारित किए जाते हैं, से की जा सकती है । इसलिए, वाड़ीनार में पुल-बैक प्रचालन के लिए किराया प्रभार घंटों के आधार पर निर्धारित किया जाता है ।

(ख) इस समय, पत्तन न्यूनतम प्रभार लगाने के अधीन या तो बंधघाट अथवा लंगरगाह में कंडला की संकरी खाड़ी के भीतर प्रयोग के लिए सामान्य प्रयोजन लांच को किराए पर लेने हेतु प्रभारों में 50% की कमी प्रदान करता है । इसके अतिरिक्त, मौजूदा व्यवस्था में अगर क्राफ्ट की भागीदारी एक से अधिक पार्टी द्वारा की जाती है तो देय प्रभार की सभी पार्टियों द्वारा बराबर-बराबर भागीदारी की जाएगी । पुनः कंडला पत्तन की सीमाओं के भीतर बंध नौकाओं के कर्षण के लिए देय टग किराया प्रभार निर्धारित दरों का 50% है । पत्तन के सामान्य दर संशोधन के बाद प्रस्ताव को प्रयोक्ता निकायों को परिचालित किया गया था । केपीटी ने कोई कारण बताए बिना इन सभी रियायतों को हटा देने का प्रस्ताव किया है । चूंकि, पत्तन द्वारा अब से पूर्व व्यापार जगत को प्रदान की जाने वाली इन रियायतों को वापस लेने के लिए कोई वैध कारण नहीं बताया गया और व्यापार जगत को प्रतिक्रिया करने का अवसर नहीं दिया गया है, इसलिए मौजूदा शर्तों को बनाए रखा जाता है ।

(xli) (क) इस्पात के फ्लोटिंग शुष्क गोदी के लिए प्रभारों की मौजूदा अनुसूची के नीचे दी गई टिप्पणी के अनुसार, गोदी का क्रेन शुष्क गोदी के भीतर उसकी उपलब्धता के अधीन पोतों के रूकने के दौरान निःशुल्क प्रदान किया जाएगा । पत्तन ने स्पष्ट किया है कि शुष्क गोदी में केवल एक क्रेन संस्थापित किया जाता है और इस क्रेन के अतिरिक्त शुष्क गोदी में पोतों के लिए कोई अन्य क्रेन प्रदान नहीं किया जाता है । शुष्क गोदी में क्रेनों की आपूर्ति से संबंधित द्वियर्थकता से बचने के लिए पत्तन ने ऊपर उल्लिखित टिप्पणी को पुनः लिखा है ।

(ख) शुष्क गोदी की बुकिंग के किसी रद्दकरण के लिए इस्पात फ्लोटिंग शुष्क गोदी के लिए अनुसूचित प्रभारों का 50% लगाया जा रहा है । पत्तन ने एक शर्त सम्मिलित करने का प्रस्ताव किया है, जिसके द्वारा गोदी में खड़ा करने और हटाने के प्रचालन, जो ओटीबी अथवा लंगरगाह से शुष्क गोदी तक क्राफ्ट के विलंब से पहुंचने के कारण हुआ है, को रद्द करने के लिए 50% अतिरिक्त प्रभार नहीं लगाया जाएगा । पोत जब एक बार ओटीबी अथवा लंगरगाह में पार्टी को प्रदान किए गए समय के अनुसार गोदी में खड़ा करने के लिए पहुंच जाता है और गोदी में खड़ा करने के प्रचालन हेतु आवश्यक संकेत जारी कर दिए जाते हैं, तो मुख्य कार्य शुष्क गोदी में पोत को लाने के लिए पत्तन का रहता है । यह प्रस्ताव प्रयोक्ताओं के लिए लाभकारी परिवर्तन लाता है और इसलिए अनुमोदित किया जाता है ।

(xlii) (क) मौजूदा व्यवस्था में जहाज और नौका प्रचालनों के अतिरिक्त कार्गो प्रहस्तन के लिए किराए पर लिए गए विद्युत घाट क्रेन के प्रयोग के लिए कोई पृथक तटीय अथवा विदेशी दरें प्रदान नहीं की गई हैं । पत्तन ने मौजूदा 427.50 रुपए प्रति घंटे की साझा दर को विदेशगामी पोतों के लिए बढ़ाकर 800 रुपए प्रति घंटा करने और तटीय दर के यप में उसका 60% लगाने का प्रस्ताव किया है । यहां तक कि यद्यपि कोई लागत औचित्य प्रस्तुत नहीं किया गया है, फिर भी पत्तन कार्गो के लदान और उतराई के अतिरिक्त कार्यकलापों के लिए घाट क्रेन के प्रयोग के लिए निवारक के रूप में कार्य करने हेतु ऐसा प्रभार चाहता है । प्रस्ताव अनुमोदित किया जाता है ।

(ख) यद्यपि, विद्युत घाट क्रेन को किराए पर लेने की बुनियादी दर 87% तक बढ़ाने का प्रस्ताव किया गया है, फिर भी विद्युत आपूर्ति बंद होने आदि के कारण घाट प्रचालन बंद हो जाने के लिए इस समय दी जाने वाली छूट को पत्तन द्वारा नहीं बढ़ाया गया है । जब स्पष्टीकरण मांगा गया तब पत्तन ने उत्तर दिया कि प्रस्तावित दर में वृद्धि को एक निवारक के रूप में कार्य करना था और इसलिए इसने छूट में समानुपातिक वृद्धि का प्रस्ताव नहीं किया है । कार्गो

प्रचालन के अतिरिक्त अन्य प्रयोगों के लिए विद्युत घाट क्रेन हेतु किराया प्रभार में अनुमति दी जा रही वृद्धि को आगे-पीछे विद्युत की आपूर्ति बंद होने के कारण कार्य बंद होने के दौरान छूट को भी विदेशगामी पोतों के संबंध में प्रति घंटे 37.50 रुपए से 70.12 रुपए तक और तटीय पोत के संबंध में प्रति घंटे 25 रुपए से 46.75 रुपए तक संशोधित किया जाता है ।

(xliii) टूना पत्तन के दरों के मान के संशोधन हेतु मार्च,2005 में आदेश पारित करते समय इस प्राधिकरण ने केपीटी को संपूर्ण पत्तन की वित्तीय स्थिति का आंकलन करने के लिए केपीटी के दरों के मान के संशोधन के साथ टूना पत्तन के लिए दरों की समीक्षा करने का निदेश दिया था। चूंकि, केपीटी का वर्तमान प्रस्ताव टूना पत्तन के दरों के मान की समीक्षा करने के मुद्दे पर मौन है, इसलिए पत्तन से पूर्व निदेशों का पालन करने का अनुरोध किया गया था । केपीटी ने उत्तर दिया है कि कंडला पत्तन पर लागू प्रस्तावित दर टूना पत्तन पर भी लागू है । पत्तन का यह कथन समझ में नहीं आता है । प्रभार्य दरों और इन दोनों पत्तनों में प्रदान की गई सेवाओं के स्तर, दोनों में व्यापक भिन्नता है, क्योंकि केवल बहुत छोटे आकार के पोत ही टूना पत्तन में आ सकते हैं । पत्तन का यह कथन कि कंडला पत्तन पर लागू दरें टूना पत्तन पर भी लागू हैं, संभवतः स्थिति की महत्ता को मापे बिना है । इस प्राधिकरण द्वारा मार्च,2005 में पारित आदेश के अनुसार टूना पत्तन के लिए अनुमोदित दरों की वैधता अब तक समाप्त हो गई है। अगर पत्तन टूना के लिए दरों की समीक्षा करना चाहता है, तो वह लागत औचित्य के साथ विस्तृत प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है। ऐसे समय तक टूना पत्तन के लिए अनुमोदित मौजूदा दरें जारी रहेंगी ।

(xliv) कंडला पत्तन ने पुष्टि की है कि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड-7 (अन्य प्राधिकृत सेवा पद्धतियों द्वारा प्रभारों का विनियमन) का उनके यहां कठोरता से पालन किया जा रहा है ।

(xlv) कुछ प्रस्तावित प्रावधानों, जोकि अन्य महापत्तनों/टर्मिनलों पर लागू साझा शर्तों और संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार नहीं है, को उपयुक्त रूप से संशोधित कर दिया गया है ।

12.1. केपीटी का प्रशुल्क पत्तन द्वारा प्रस्तुत सूचना पर विश्वास करते हुए और विश्लेषण में स्पष्ट किए गए पूर्वानुमानों के आधार पर निर्धारित किया गया है । प्रशुल्क वैधता की निर्धारित अवधि के दौरान, यदि इस प्राधिकरण द्वारा किसी भी समय यह पाया जाता है कि वास्तविक स्थिति विचार किए गए अनुमानों से काफी परिवर्तित हो गई है अथवा यहां स्वीकार किए गए पूर्वानुमानों से विपथित हो गई है, यह प्राधिकरण केपीटी को इसके प्रशुल्क की समीक्षा के निर्धारित समय से पहले भी प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए कह सकता है और संशोधित प्रशुल्क में ऐसे परिवर्तनों के कारण अर्जित लाभ को पूरी तरह प्रतिसंतुलित करने के लिए कह सकता है ।

12.2. इस संबंध में, केपीटी को संबंधित लेखा वर्ष के बंद होने के 60 दिन के भीतर अपने वार्षिक लेखा और कार्यनिष्पादन रिपोर्ट इस प्राधिकरण को प्रस्तुत करना अपेक्षित हैं । यदि केपीटी निर्धारित समय-सीमा के भीतर ऐसी सूचना प्रस्तुत करने में असफल रहता है, तो यह प्राधिकरण केपीटी के प्रशुल्क की समीक्षा करने के लिए स्वतः ही कार्यवाही करेगा । इसके अलावा, घट-बढ़ का विश्लेषण सामान्य प्रशुल्क वैधता अवधि के अंत में अगली सामान्य समीक्षा के समय भी किया जाएगा और अतिरिक्त अधिशेषों का अगले चक्र के लिए निर्धारित प्रशुल्क में समायोजन किया जाएगा ।

12.3. परिणामतः और ऊपर दिए गए कारणों तथा समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर यह प्राधिकरण केपीटी के संशोधित दरों के मान का अनुमोदन करता है, जोकि **अनुबंध-II** के रूप में संलग्न है ।

12.4. केपीटी का संशोधित दरों का मान भारत के राजपत्र में इस आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिन समाप्त होने के पश्चात लागू हो जाएगा और यह 31 मार्च,2010 तक लागू रहेगा । प्रदान किया गया अनुमोदन इसके पश्चात स्वतः समाप्त हो जाएगा, जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा इसे विशेष्ट तौर पर न बढ़ाया जाए ।

अ.ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/4/143/2007/असा.]

अनुबंध-I (क)

कंडला पत्तन न्यास

समग्र पत्तन हेतु समेकित लागत विवरण

(लाख रुपए)

क्र०सं०		विवरण	केपीटी द्वारा अनुमान 2007-08	2008-09	2009-10	टीएएमपी द्वारा संतुलित 2007-08	2008-09	2009-10
		यातायात (एमटी)	52.02	59.54	59.54	52.02	59.54	59.54
I.		प्रचालन आय						
		(i) कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप	10878.07	14135.45	14559.51	12172.00	14135.00	14559.00
		(ii) पत्तन एवं डॉक कार्यकलाप	13368.03	16634.3	17133.33	12102.00	14946.00	15395.00
		(iii) किराए योग्य भूमि एवं भवन	2016.01	2310.54	2379.86	2803.00	3125.00	3224.00
		कुल प्रचालन आय (i से iii)	26262.11	33080.29	34072.70	27077.00	32206.00	33178.00
II.	क	प्रचालन लागत						
		(i) कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप	2666.34	2786.33	2911.72	2565.10	2604.60	2685.18
		(ii) पत्तन एवं डॉक कार्यकलाप	11051.56	12048.88	12591.08	10631.97	11263.05	11611.46
		(iii) किराए योग्य भूमि एवं भवन	298.24	311.66	325.69	286.91	291.33	300.35
		जोड़ क	14016.14	15146.87	15828.49	13483.98	14158.98	14596.99
	ख	मूल्यह्रास						
		(i) कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप	993.46	1038.17	1084.89	993	1038.00	1084.89
		(ii) पत्तन एवं डॉक कार्यकलाप	1589.6	1661.13	1735.88	1590	1661.13	1735.88
		(iii) किराए योग्य भूमि एवं भवन	119.83	125.23	130.87	120	125.23	130.87
		जोड़ ख	2702.89	2824.53	2951.64	2703	2824.36	2951.64
		कुल प्रचालन लागत (क + ख)	16719.03	17971.40	18780.13	16186.98	16983.34	17548.63
III.		सकल प्रचालन अधिशेष (I-II)	9543.08	15108.89	15292.57	10890.02	15222.66	15629.37
IV.	क	वित्त एवं विविध आय (ब्याज को छोड़कर)						
		(i) कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप	178.56	192.29	194.42	245.00	258.00	260.00
		(ii) पत्तन एवं डॉक कार्यकलाप	219.43	226.28	228.80	300.00	307.00	310.00
		(iii) किराए योग्य भूमि एवं भवन	33.09	31.43	31.78	46.00	45.00	45.00
		जोड़ क	431.08	450.00	455.00	591.00	610.00	615.00
	ख	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)						
		(i) कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप	462.62	467.48	488.52	243.00	245.00	252.00
		(ii) पत्तन एवं डॉक कार्यकलाप	1917.48	2021.53	2112.48	1004.00	1059.00	1101.00
		(iii) किराए योग्य भूमि एवं भवन	51.75	52.29	54.63	27.00	27.00	30.00
		जोड़ ख	2431.85	2541.30	2655.64	1274.00	1331.00	1383.00
	ग	आबंटित प्रबंध एवं सामान्य उपरिव्यय						
		(i) कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप	1054.38	1071.17	1119.38	1039.00	1061.00	1109.00
		(ii) पत्तन एवं डॉक कार्यकलाप	3641.88	3839.92	4012.71	3594.00	3808.00	3992.00
		(iii) रेलवे कार्यचालन	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
		(iv) किराए योग्य भूमि एवं भवन	120.44	122.36	127.87	119.00	121.00	127.00
		जोड़ ग	4816.69	5033.45	5259.96	4752.00	4990.00	5228.00
		कुल जोड़ (क-ख-ग)	-6817.46	-7124.75	-7460.59	-5435.00	-5711.00	-5996.00
V.		निवल अधिशेष (घाटा)(III-IV)	2725.62	7984.14	7831.98	5455.02	9511.66	9633.37
VI.		नियोजित पूंजी	82847.31	101434.31	101434.31	81613.00	84839.00	84839.00
VII.		नियोजित पूंजी पर आय	12109.99	14898.04	14898.04	13027	13544.00	13544
VIII.		आय-पश्च निवल अधिशेष/घाटा	-9384.37	-6913.90	-7066.06	-7571.98	-4032.34	-3910.63
IX.		प्रचालन आय के % के रूप में आय के बाद निवल अधिशेष/घाटा	-35.73	-20.90	-20.74	-27.96	-12.52	-11.79
X.		औसत अधिशेष/घाटा		-25.79			-17.42	

अनुबंध-I (ख)

कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप हेतु लागत विवरण - समग्र पत्तन

(लाख रुपए)

क्र०सं०		विवरण	केपीटी द्वारा अनुमान			टीएएमपी द्वारा संतुलित		
			2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10
I.		प्रचालन आय						
		शुष्क कार्गो घाटशुल्क	3688.78	6276.03	6464.31	4127.55	6276.03	6464.31
		भांडागारण	1459.24	2007.12	2067.33	1632.81	2007.12	2067.33
		पीओएल घाटशुल्क	3106.23	3214.19	3310.62	3475.71	3214.19	3310.62
		कूड घाट शुल्क	2520.00	2520.00	2595.60	2819.75	2520.00	2595.60
		विविध	103.82	118.11	121.65	116.17	118.11	121.65
		कुल प्रचालन आय	10878.07	14135.45	14559.5135	12172	14135	14559
II.	क	प्रचालन व्यय						
		शुष्क कार्गो घाटशुल्क	2431.08	2540.44	2654.77	2429.92	2374.75	2448.22
		भांडागारण	47.46	49.6	51.83	47.44	46.36	47.80
		पीओएल घाटशुल्क	142.85	149.28	156	142.78	139.54	143.86
		कूड घाट शुल्क	44.98	47.01	49.12	44.96	43.94	45.30
		विविध	0	0	0	0.00	0.00	0.00
		जोड़ क	2666.37	2786.33	2911.72	2665.1	2604.6	2685.18
	ख	मूल्यह्रास						
		शुष्क कार्गो घाटशुल्क	906.07	946.84	989.46	908.53	949.69	992.60
		भांडागारण	17.68	18.48	19.31	17.67	18.48	19.31
		पीओएल घाटशुल्क	53.22	55.62	58.12	53.20	55.61	58.12
		कूड घाट शुल्क	16.76	17.52	18.30	16.75	17.51	18.30
		विविध	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
		जोड़ ख	993.46	1038.17	1084.89	993.00	1038.00	1084.89
		कुल प्रचालन लागत (क + ख)	3659.83	3824.50	3996.61	3658.10	3642.60	3770.07
III.		सकल प्रचालन अधिशेष (I-II)	7218.24	10310.95	10562.90	8513.90	10492.40	10788.93
IV.	क	वित्त एवं विविध आय (ब्याज को छोड़कर)						
		शुष्क कार्गो घाटशुल्क	67.20	89.04	89.75	92.21	119.47	120.02
		भांडागारण	26.58	28.48	28.70	36.48	38.21	38.38
		पीओएल घाटशुल्क	56.59	45.60	45.96	77.65	61.18	61.47
		कूड घाट शुल्क	26.29	27.50	28.32	36.07	36.86	37.87
		विविध	1.89	1.68	1.69	2.60	2.25	2.26
		जोड़ क	178.56	192.29	194.42	245.00	258.00	260.00
	ख	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)						
		शुष्क कार्गो घाटशुल्क	428.44	432.92	452.40	225.10	226.94	233.43
		भांडागारण	8.36	8.45	8.83	4.39	4.43	4.56
		पीओएल घाटशुल्क	25.18	25.44	26.58	13.22	13.33	13.71
		कूड घाट शुल्क	0.64	0.67	0.70	0.34	0.35	0.36
		विविध	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
		जोड़ ख	462.62	467.48	488.52	243.00	245.00	252.00
	ग	प्रबंध एवं सामान्य उपरिव्यय का आबंटित हिस्सा						
		शुष्क कार्गो घाटशुल्क	952.26	966.68	1010.20	938.69	957.83	1001.17
		भांडागारण	18.59	18.87	19.72	18.32	18.69	19.54
		पीओएल घाटशुल्क	55.96	56.80	59.36	55.14	56.26	58.81
		कूड घाट शुल्क	27.57	28.81	30.10	27.16	28.54	29.82
		विविध	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
		जोड़ ग	1054.37	1071.17	1119.39	1039.00	1061.00	1109.00
		कुल जोड़ (क-ख-ग)	-1338.43	-1346.37	-1413.49	-1037.00	-1048.00	-1101.00
V.		निवल अधिशेष (घाटा)(III-IV)	5879.81	8964.58	9149.42	7476.90	9444.40	9687.93
VI.		नियोजित पूंजी	18018.80	27047.66	27047.66	17750.00	21421.00	21421.00
VII.		नियोजित पूंजी पर आय	2635.33	3973.77	3973.77	2834.00	3421.00	3421.00
VIII.		आय-व्यय निवल अधिशेष/घाटा	3244.48	4990.81	5175.65	4642.90	6023.40	6266.93
IX.		प्रचालन आय के % के रूप में आय के बाद निवल अधिशेष/घाटा	29.83	35.31	35.55	38.14	42.61	43.05
X.		औसत अधिशेष/घाटा		33.56			41.27	

अनुबंध-I (ग)

पत्तन एवं डॉक सुविधा हेतु लागत विवरण - समग्र पत्तन

(लाख रुपए)

क्र०सं०		विवरण	केपीटी द्वारा अनुमान			टीएएमपी द्वारा संतुलित		
			2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10
I.		प्रचालन आय						
		बर्थिंग	3763.47	4494.43	4629.26	3407.05	4038.27	4159.58
		पत्तन देयताएं	3104.38	3977.65	4096.96	2810.38	3573.94	3681.30
		पायलिटेज	6394.31	8039.18	8280.36	5788.73	7223.24	7440.24
		जल-आपूर्ति	11.00	12.65	13.03	9.96	11.37	11.71
		विविध	94.87	110.39	113.70	85.89	99.19	102.17
		कुल प्रचालन आय	13368.03	16634.30	17133.33	12102.00	14946.00	15395.00
II.	क	प्रचालन व्यय						
		बर्थिंग	1633.89	1707.42	1784.25	1571.86	1596.06	1645.43
		पत्तन देयताएं	4973.36	5197.16	5431.03	4784.54	4856.20	5008.48
		पायलिटेज	4443.22	5143.16	5374.61	4274.53	4807.72	4956.45
		जल-आपूर्ति	1.09	1.14	1.19	1.05	1.07	1.10
		विविध	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
		जोड़ क	11051.56	12048.88	12591.08	10631.97	11263.05	11611.46
	ख	मूल्यह्रास						
		बर्थिंग	363.35	379.70	396.79	363.35	379.70	396.79
		पत्तन देयताएं	763.66	798.03	833.94	763.66	798.03	833.94
		पायलिटेज	416.72	435.47	455.07	416.72	435.47	455.07
		जल-आपूर्ति	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
		विविध	45.87	47.93	50.09	45.87	47.93	50.09
		जोड़ ख	1589.60	1661.13	1735.88	1590.00	1661.00	1735.00
		कुल प्रचालन लागत (क + ख)	12641.16	13710.01	14326.95	12221.97	12924.05	13346.48
III.		सकल प्रचालन अधिशेष (I-II)	726.87	2924.29	2806.37	-119.97	2021.95	2048.5
IV.	क	वित्त एवं विविध आय (ब्याज को छोड़कर)						
		बर्थिंग	54.77	56.06	58.95	74.88	78.76	79.86
		पत्तन देयताएं	54.29	55.59	56.10	74.23	75.42	76.01
		पायलिटेज	108.50	110.90	112.02	148.34	150.46	151.77
		जल-आपूर्ति	0.20	0.18	0.18	0.28	0.25	0.25
		विविध	1.67	1.54	1.56	2.28	2.09	2.11
		जोड़ क	219.43	226.28	228.80	300.00	307.00	310.00
	ख	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)						
		बर्थिंग	302.17	304.45	318.15	158.22	159.49	165.82
		पत्तन देयताएं	919.76	926.72	968.41	481.59	485.47	504.72
		पायलिटेज	695.35	790.16	825.71	364.09	413.93	430.35
		जल-आपूर्ति	0.20	0.20	0.21	0.11	0.11	0.11
		विविध	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
		जोड़ ख	1917.48	2021.53	2112.48	1004.00	1059.00	1101.00
	ग	प्रबंध एवं सामान्य उपरिव्यय का आवंटित हिस्सा						
		बर्थिंग	505.17	509.67	532.60	498.53	505.43	529.85
		पत्तन देयताएं	1537.68	1551.37	1621.17	1517.47	1538.47	1612.81
		पायलिटेज	1598.68	1778.54	1858.58	1577.66	1763.76	1848.98
		जल-आपूर्ति	0.34	0.34	0.36	0.33	0.34	0.35
		विविध	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
		जोड़ ग	3641.88	3839.92	4012.71	3594.00	3808.00	3982.00
		कुल जोड़ (क-ख-ग)	-5339.92	-5635.17	-5896.39	-4298.00	-4560.00	-4783.00
V.		निवल अधिशेष (घाटा)(III-IV)	-4613.05	-2710.88	-3090.01	-4417.97	-2538.05	-2734.46
VI.		नियोजित पूंजी	63341.96	72917.86	72917.86	62399.00	61971.00	61971.00
VII.		नियोजित पूंजी पर आय	9257.47	10708.61	10708.61	9961.00	9893.00	9893.00
VIII.		आय-पश्च निवल अधिशेष/घाटा	-13870.52	-13419.49	-13798.62	-14378.97	-12431.05	-12627.46
IX.		प्रचालन आय के % के रूप में आय के बाद निवल अधिशेष/घाटा	-103.76	-80.67	-80.54	-118.81	-83.17	-82.02
X.		औसत अधिशेष/घाटा		-88.32			-94.67	

अनुबंध-I (घ)

संपदा एवं टाऊनशिप कार्यकलाप हेतु लागत विवरण - समग्र पत्तन

(लाख रुपए)

क्र०सं०		विवरण	केपीटी द्वारा अनुमान			टीएएमपी द्वारा संतुलित		
			2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10
I.		प्रचालन आय	2016.01	2310.54	2379.86	2803.00	3125.00	3224.00
II.		प्रचालन व्यय						
		प्रचालन लागत	298.24	311.66	325.69	286.91	291.33	300.35
		मूल्यह्रास	119.83	125.23	130.87	120.00	125.23	130.87
		कुल प्रचालन लागत (क + ख)	418.07	436.89	456.56	406.91	416.56	431.22
III.		सकल प्रचालन अधिशेष (I-II)	1597.94	1873.65	1923.30	2396.09	2708.44	2792.78
IV.	क	वित्त एवं विविध आय (ब्याज को छोड़कर)	33.09	31.43	31.78	46.00	45.00	45.00
	ख	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)	51.75	52.29	54.63	27.00	27.00	30.00
	ग	आबंटित प्रबंध एवं सामान्य उपरिव्यय	120.44	122.36	127.87	119.00	121.00	127.00
		कुल जोड़ (क-ख-ग)	-139.10	-143.21	-150.72	-100.00	-103.00	-112.00
V.		निवल अधिशेष (घाटा)(III-IV)	1458.84	1730.44	1772.58	2296.09	2605.44	2680.78
VI.		नियोजित पूंजी	1486.53	1468.79	1468.79	1463.00	1447.00	1447.00
VII.		नियोजित पूंजी पर आय	217.19	215.66	215.66	233	230	230
VIII.		कोष-पश्च निवल अधिशेष/घाटा	1241.65	1514.78	1556.92	2063.09	2375.44	2450.78
IX.		प्रचालन आय के % के रूप में कोष के बाद निवल अधिशेष/घाटा	61.59	65.56	65.42	73.60	76.01	76.02
X.		औसत अधिशेष/घाटा		64.19			75.21	

अनुबंध-I (ङ)

पत्तन एवं डॉक सुविधा हेतु लागत विवरण - समग्र पत्तन

(लाख रुपए)

क्र०सं०		विवरण	केपीटी द्वारा अनुमान			टीएएमपी द्वारा संतुलित		
			2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10
I.		प्रचालन आय						
		बर्थिंग	1927.14	2662.29	2742.16	1748.97	2391.99	2463.79
		पत्तन देयताएं	2723.09	3596.36	3704.25	2471.33	3231.22	3328.22
		पायलिटेज	5194.6	6839.47	7044.65	4714.34	6145.06	6329.52
		जल-आपूर्ति	11.00	12.65	13.03	9.98	11.37	11.71
		विविध	84.62	100.14	103.14	76.80	89.97	92.67
		कुल प्रचालन आय	9940.45	13210.91	13607.2373	9021.42	11869.61	12225.91
II.	क	प्रचालन व्यय						
		बर्थिंग	1633.89	1707.42	1784.25	1572.04	1596.62	1646.45
		पत्तन देयताएं	4973.36	5197.16	5431.03	4785.10	4859.90	5011.60
		पायलिटेज	3702.63	4369.24	4565.86	3562.47	4085.71	4213.24
		जल-आपूर्ति	1.09	1.14	1.19	1.05	1.07	1.10
		विविध	0	0	0	0.00	0.00	0.00
		जोड़ क	10310.97	11274.96	11782.33	9920.66	10543.3	10872.39

	ख	मूल्यह्रास					
		बर्थिंग	363.35	379.70	396.79	363.35	379.70	396.79
		पत्तन देयताएं	763.66	798.03	833.94	763.66	798.03	833.94
		पायलिटेज	416.72	435.47	455.07	416.72	435.47	455.07
		जल-आपूर्ति	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
		विविध	45.87	47.93	50.09	45.87	47.93	50.09
		जोड़ ख	1589.60	1661.13	1735.88	1589.60	1661.13	1735.88
		कुल प्रचालन लागत (क + ख)	11900.57	12936.09	13518.21	11510.26	12204.43	12608.27
III.		सकल प्रचालन अधिशेष (I-II)	-1960.12	274.82	89.03	-2488.84	-334.82	-382.36
IV.	क	वित्त एवं विविध आय (ब्याज को छोड़कर)						
		बर्थिंग	35.61	38.07	38.36	48.85	51.19	51.39
		पत्तन देयताएं	50.31	51.43	51.81	69.03	69.15	69.42
		पायलिटेज	95.96	97.81	98.54	131.69	131.50	132.02
		जल-आपूर्ति	0.20	0.18	0.18	0.28	0.24	0.24
		विविध	1.58	1.43	1.44	2.15	1.93	1.93
		जोड़ क	183.67	188.93	190.33	252.00	254.00	255.00
	ख	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)						
		बर्थिंग	302.17	304.45	318.15	157.35	158.55	165.82
		पत्तन देयताएं	919.76	926.72	968.41	478.96	482.61	504.74
		पायलिटेज	684.76	779.09	814.14	356.58	405.73	424.33
		जल-आपूर्ति	0.20	0.20	0.21	0.10	0.11	0.11
		विविध	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
		जोड़ ख	1906.89	2010.47	2100.92	993.00	1047.00	1095.00
	ग	प्रबंध एवं सामान्य उपरिव्यय का आबंटित हिस्सा						
		बर्थिंग	505.17	509.67	532.60	498.36	505.34	529.26
		पत्तन देयताएं	1537.68	1551.37	1621.17	1516.95	1538.18	1611.01
		पायलिटेज	1144.80	1304.23	1362.92	1129.36	1293.14	1354.37
		जल-आपूर्ति	0.34	0.34	0.36	0.33	0.34	0.35
		विविध	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
		जोड़ ग	3187.99	3365.61	3517.05	3145.00	3337.00	3495.00
		कुल जोड़ (क-ख-ग)	-4911.21	-5187.15	-5427.64	-3886.00	-4130.00	-4335.00
V.		निवल अधिशेष (घाटा)(III-IV)	-6871.33	-4912.33	-5338.61	-6374.84	-4464.82	-4717.36
VI.		नियोजित पूंजी	62386.60	71962.47	71962.47	61443	61017	61017
VII.		नियोजित पूंजी पर आय	9115.15	10566.29	10566.29	9808	9739	9739
VIII.		आय-पश्च निवल अधिशेष/घाटा	-15986.48	-15478.62	-15904.90	-16182.84	-14203.82	-14456.36
IX.		प्रचालन आय के % के रूप में आय के बाद निवल अधिशेष/घाटा	-160.82	-117.17	-118.89	-179.38	-119.67	-118.24
X.		औसत अधिशेष/घाटा		-131.62			-139.10	

अनुबंध-II

कंडला पत्तन न्यास
दरों का मान
अध्याय-I

1.1 परिभाषाएं - सामान्य

इस दरों के मान में जब तक संदर्भ के अनुसार अन्यथा अपेक्षित नहीं हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी :-

(i) 'तटीय पोत' का अभिप्राय किसी ऐसे पोत से होगा, जो भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में स्थित किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में संलग्न है और जिसके पास सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस है ।

(ii) 'विलम्ब शुल्क' का अभिप्राय दरों के मान में यथा निर्दिष्ट निःशुल्क अवधि से आगे पत्तन परिसर के भीतर कार्गो के भंडारण के लिए देय प्रभारों से होगा ।

(iii) 'विदेशगामी पोत' का अभिप्राय तटीय पोत से भिन्न किसी अन्य पोत के लिए होगा ।

(iv) 'पूरा लदा हुआ कंटेनर' '(एफसीएल)' का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से होगा, जिसमें एक आयातक/निर्यातक का कार्गो लदा हुआ है ।

(v) 'खतरनाक रसायन' का अभिप्राय पर्यावरण (संरक्षण) अधिनियम,1986 तथा नियमावली के अंतर्गत विनिर्मित खतरनाक रसायनों का विनिर्माण, भंडारण तथा आयात नियमावली,1989 की समय-समय पर यथा प्रयोज्य अनुसूची 1, अनुसूची II तथा अनुसूची III में उल्लिखत रसायनों से है ।

(vi) 'कंटेनर भार से कम' (एलसीएल) का अभिप्राय एक से अधिक आयातक/निर्यातक के कार्गो वाले कंटेनर से होगा ।

(vii) 'पत्तन क्षेत्र' से अभिप्राय पत्तन के सीमाशुल्क आबद्ध क्षेत्र से है ।

1.2. सामान्य शर्तें तथा निबंधन

(i) (क) भारतीय ध्वज वाला विदेशगामी पोत, जिसके पास सामान्य व्यापार लाइसेंस है, सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय पोत में परिवर्तित हो सकता है ।

(ख) विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत महानिदेशक नौवहन द्वारा जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय पोत के रूप में परिवर्तन कर सकता है ।

(ग) ऐसे परिवर्तन के मामलों में लदान करने वाले पत्तन द्वारा पोत के तटीय सामग्रियों का लदान प्रारंभ करने के समय से तटीय दरें वसूल की जाएंगी ।

(घ) ऐसे परिवर्तन के मामले में तटीय दरें केवल तब तक प्रभार्य होंगी, जब तक पोत तटीय कार्गो का उतराई प्रचालन पूरा करता है, उसके तत्काल बाद विदेशगामी दरें उतराई पत्तन द्वारा वसूल की जाएंगी ।

(ङ) महानिदेशक, नौवहन से प्राप्त तटीय लाइसेंस वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों के हकदार होने के लिए किसी अन्य दस्तावेज की अपेक्षा नहीं होगी ।

(ii) सीमाशुल्क या नौवहन महानिदेशक द्वारा उसके प्रमाणन में यथा वर्णित पोत की प्रास्थिति पोत-संबद्ध प्रभार लगाने के प्रयोजनार्थ 'तटीय' अथवा 'विदेशगामी' श्रेणी के रूप में उसके वर्गीकरण के लिए निर्णायक कारक होगी तथा कार्गो की प्रकृति अथवा उसके मूल स्थान की इस प्रयोजनार्थ कोई संगतता नहीं होगी ।

(iii) (क) समस्त डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क की वसूली भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक या इसके सहायक बैंकों या समय-समय पर यथा विर्दिष्ट सार्वजनिक क्षेत्र के बैंकों द्वारा अधिसूचित बाजार क्रय दर पर डॉलर मूल्यवर्गित प्रभारों को इसके समतुल्य भारतीय रुपयों में परिवर्तित करके भारतीय रुपयों में की जाएगी ।

(ख) पत्तन की सीमाओं में पोत की प्रविष्टि के दिवस को ऐसे परिवर्तन का दिवस माना जाएगा । कंटेनरों पर प्रभारों के संबंध में, आयात कंटेनरों के मामले में पोत के प्रवेश के दिवस को तथा निर्यात कंटेनरों के मामले में पत्तन में कंटेनरों के आगमन के दिवस को ऐसे परिवर्तन का दिवस माना जाएगा ।

(iv) दीर्घतर अवधि के लिए पत्तन में रूकने वाले पोतों के मामले में आगमन की तिथि से 30 दिन में एक बार विनिमय दर की नियमित समीक्षा की जाएगी । समीक्षा के समय प्रवृत्त समुचित दर के संदर्भ में बिलिंग के आधार में भावी प्रभाव से परिवर्तन किया जाएगा ।

(v) देयताओं का परिकलन करने के प्रयोजनार्थ, यूनिट (इकाई) भार 1 टन या 1000 किलोग्राम, यूनिट की माप प्रमात्रा 1 घन मीटर तथा बल्क द्रवों के लिए यूनिट का क्षमता माप 1000 लीटर होगा ।

(vi) विलंबित भुगतानों/वापसी अदायगियों पर ब्याज :-

(क) विलंबत भुगतानों पर प्रयोक्ता दंडात्मक ब्याज अदा करेगा तथा पत्तन विलंबित प्रतिदायों पर 14.75% की दर से दंडात्मक ब्याज अदा करेगा ।

(ख) ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक की प्रधान उधार दर से 2% अधिक होगी । दंडात्मक ब्याज कंडला पत्तन न्यास तथा पत्तन प्रयोक्ताओं पर समान रूप से प्रयोज्य होगा ।

(ग) प्रतिदायों में विलंब की गणना सेवाएं पूरी करने की तारीख या प्रयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेज प्रस्तुत किए जाने से 20 दिन आगे से की जाएगी ।

(घ) प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब की गणना कंडला पत्तन न्यास द्वारा बिल प्रेषित करने की तिथि के बाद 10 दिनों के बाद से की जाएगी । तथापि, यह प्रावधान उन मामलों पर लागू नहीं होगा, जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम,1963 में यथानिर्दिष्ट सेवाएं प्राप्त करने/पत्तन न्यास की संपत्तियों का प्रयोग किए जाने से पूर्व किया जाना है तथा/अथवा जहां इस दरों के मान में प्रभारों के अग्रिम भुगतान की शर्त निर्धारित की गई है ।

(vii) प्रयोक्ता द्वारा पत्तन पर युक्तिसंगत स्तर पर आरोप्य विलंबों के बाद हुए विलंबों के लिए प्रभार अदा किया जाना अपेक्षित नहीं होगा ।

(viii) परिकलित सभी प्रभारों को प्रत्येक बिल के कुल जोड़ पर अगले उच्चतर रुपए में पूर्णांकित कर दिया जाएगा ।

(ix) किसी व्यष्टि मद के सकल भार या प्रमात्रात्मक माप या क्षमता माप का परिकलन करने में 0.5 तक के खंड को 0.5 यूनिट माना जाएगा तथा 0.5 तथा उससे अधिक के खंडों (भिन्नों) को एक यूनिट माना जाएगा, सिवाए जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट किया गया हो ।

(x) प्रभार लगाने के प्रयोजनार्थ कंडला पत्तन न्यास में एक यूनिट भार के रूप में आने वाले तथा वहां से बाहर जाने वाले एलसीएल कंटेनर को एफसीएल माना जाएगा ।

(xi) (क) दरों के मान में निर्धारित दरें उच्चतम स्तर की हैं, इसी प्रकर, छूट तथा रियायतें न्यूनतम स्तर की हैं । पत्तन न्यास, यदि वह चाहे, निम्नतर दरें प्रभारित कर सकता है अथवा उच्चतर छूट एवं रियायतें अनुमत कर सकता है ।

(ख) पत्तन न्यास, यदि वह चाहे, दरों के मान में निर्धारित दरों की प्रयोज्यता को शासित करने वाली निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत बना सकता है, यदि ऐसे यौक्तिकीकरण से प्रयोक्ता को प्रति यूनिट दर में राहत मिले तथा दरों के मान में निर्धारित यूनिट दरें उच्चतम स्तरों से अधिक न हों ।

(ग) पत्तन न्यास सार्वजनिक रूप से ऐसी निम्नतर दरों को तथा/अथवा ऐसी दरों की प्रयोज्यता को शासित करने वाली शर्तों के यौक्तिकीकरण को अधिसूचित करेगा तथा ऐसी निम्तर दरों तथा/अथवा ऐसी दरों की प्रयोज्यता को शासित करने वाली शर्तों में आगे किन्हीं और परिवर्तनों को सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करना जारी रखेगा, बशर्ते कि नियत की गई नई दरें इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचत दरों से अधिक नहीं होंगी ।

(xii) (क) सभी तटीय पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार अन्य पोतों के लिए सदृश प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होंगे ।

(ख) थर्मल कोयले तथा कच्चे तेल, लौह-अयस्क तथा लौह-अयस्क गोलियों सहित पीओएल को छोड़कर सभी तटीय कार्गो/कंटेनरों के लिए कार्गो/कंटेनर संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो/कंटेनर संबंधित प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होंगे ।

(ग) कार्गो संबंधित प्रभारों के मामले में, घाटशुल्क सहित घाट से भंडारण यार्ड तक तथा भंडारण यार्ड से घाट तक अंतरण एवं जहाज तट अंतरण के लिए सभी संगत प्रहस्तन प्रभारों पर रिआयती दरों का उद्ग्रहण किया जाएगा ।

(घ) कंटेनर संबंधित प्रभारों के मामले में, सम्मिश्र बॉक्स दर पर रिआयत लागू है । जहां मदवार प्रभार लगाए जाते हैं, वहां रिआयत जहाज तट अंतरण के लिए तथा घाट से भंडारण यार्ड तक एवं भंडारण यार्ड से घाट तक अंतरण के लिए तथा साथ ही कार्गो एवं कंटेनरों पर घाटशुल्क के लिए दी जाएगी ।

(ङ) किसी विदेशी पत्तन से कार्गो/कंटेनर, जो भारतीय पत्तन 'ख' को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन 'क' में पहुंचता है, उस पर इसकी तटीय यात्रा के लिए संगत रिआयती प्रभार लगाए जाएंगे । अन्य शब्दों में, तटीय यात्रा करने के लिए अनुमत पोतों द्वारा भारतीय पत्तनों से/तक संवाहित कार्गो/कंटेनर इस रिआयत के लिए अर्हक होंगे ।

(च) तटीय कार्गो/कंटेनरों/पोतों के लिए प्रभार भारतीय रुपयों में मूल्यवर्गित तथा संग्रहीत किए जाएंगे ।

अध्याय-II
पोत संबंधित प्रभार

1. पत्तन देयताओं की अनुसूची

क्र०सं०	प्रति जीआरटी				एक ही पोत के संबंध में भुगतान की आवृत्ति
	कंडला		वाडीनार		
	तटीय पोत (रुपए)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	
	5.685	0.23	1.730	0.07	देय राशि पत्तन में प्रत्येक प्रविष्टि पर संदेय है

टिप्पणी :-

(1) पोत की पत्तन देयताओं का आकलन उस पोत के जीआरटी के अनुसार संगत पोत समूह के समक्ष दर्शाई गई दर पर उसके कुल जीआरटी पर किया जाएगा ।

(2) पृथक्कृत स्थिरक भार वाले तेल टैंकरों के लिए अंतर्राष्ट्रीय टनभार प्रमाणपत्र के कॉलम - 'अभ्युक्ति' में निर्दिष्ट कम किए गए सकल टनभार को पत्तन देयताओं के उद्ग्रहण के प्रयोजनार्थ इसका सकल टनभार माना जाएगा ।

(3) स्थिरक भार में तथा बिना किन्हीं यात्रियों के पत्तन में प्रविष्ट होने वाले पोत पर उन पत्तन देयताओं का केवल 75% प्रभारित किया जाएगा, जो उस पर अन्यथा प्रभार्य होती ।

(4) पत्तन में प्रविष्ट होने वाले पोत पर, जो किसी कार्गो या यात्री की उतराई या लदान नहीं करती (ऐसे उतराई तथा पुनर्भरण को छोड़कर जो मरम्मत के प्रयोजनार्थ आवश्यक हो), इन पत्तन देयताओं का केवल 50% प्रभारित किया जाएगा, जो उसपर अन्यथा प्रभार्य होती ।

(5) खाली तथा/अथवा भरी हुई बेड़ा लैश नौकाओं को उठाने के लिए 'दूसरी बार' आने वाले लैश पोत को पत्तन में प्रविष्ट होने वाला, किन्तु उसमें किसी कार्गो या यात्री की उतराई या लदान न करने वाला पोत माना जाएगा तथा उस पर कोई पत्तन देयताएं प्रभारित नहीं की जाएंगी।

(6) निम्नलिखित मामलों में उक्त दरों के 50% का उद्ग्रहण किया जाए :-

(i) अपनी स्वयं की खपत के लिए रसद सामग्री, जल बंकर इत्यादि लेने के लिए पत्तन में प्रविष्ट होने वाला पोत ।

(ii) तार पोत ।

(7) निम्न के संबंध में कोई पत्तन देयताएं प्रभार्य नहीं होंगी :-

(i) कोई मनोरंजन यान; अथवा

(ii) कोई पोत जिसे पत्तन छोड़ने के पश्चात मौसम की खराबी के कारण अथवा कोई क्षति हो जाने के परिणामस्वरूप पुनः पत्तन में आना पड़े ।

(8) वाडीनार मालबोट स्थल तथा कंडला पत्तन के बीच आने-जाने के प्रयोजनार्थ कंडला पत्तन में प्रवाह प्रतिबंध के कारण नियोजित समर्पित पोतों को 'तटीय पोत' माना जाएगा, यदि उनके पास वैध तटीय लाइसेंस है । इसके अतिरिक्त, उन पर कंडला में कोई पत्तन देयताएं नहीं लगाई जाएंगी, यदि पत्तन देयताओं का उद्ग्रहण वाडीनार में किया गया है ।

2.1. निर्माण शुल्क अनुसूची

क्र०सं०	जीआरटी के स्लैब	प्रति जीआरटी की दर पर			
		कंडला		वाड़ीनार	
		तटीय पोत (रुपए)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)
1.	30,000 जीआरटी तक	9.591	0.388	6.971	0.282
2.	30,001-60,000 जीआरटी तक	2,87,730 रुपए+ 30,000 जीआरटी से ऊपर प्रति जीआरटी 7.663 रुपए	11,640 अमरीकी डॉलर+ 30,000 जीआरटी से ऊपर प्रति जीआरटी 0.310 अमरीकी डॉलर	2,09,130 रुपए+ 30,000 जीआरटी से ऊपर प्रति जीआरटी 5.562 रुपए	8460 अमरीकी डॉलर+ 30,000 जीआरटी से ऊपर प्रति जीआरटी 0.225 अमरीकी डॉलर
3.	60,000 जीआरटी से अधिक	5,17,620 रुपए+ 60,000 जीआरटी से ऊपर प्रति जीआरटी टी 6.699 रुपए	20,940 अमरीकी डॉलर+ 60,000 जीआरटी से ऊपर प्रति जीआरटी टी 0.271 अमरीकी डॉलर	3,75,990 रुपए+ 30,000 जीआरटी से ऊपर प्रति जीआरटी टी 4.894 रुपए	15,210 अमरीकी डॉलर+ 60,000 जीआरटी से ऊपर प्रति जीआरटी टी 0.198 अमरीकी डॉलर

2.2. विविध निर्माण शुल्क

क्र०सं०	मद	दर	
		तटीय पोत (रुपए)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)
1.	अंतर्गामी या बहिर्गामी पायलिटेज निरसन शुल्क (3 घंटे से कम के नोटिस के साथ)	6765.86	273.70
2.	पायलट अंतर्गामी पोत के पायलिटेज के लिए पायलट केन्द्र जाता है तथा पोत का आगमन न होने के कारण वापस आ जाता है	11,163.79	451.61
3.	पायलट पायलिटेज के लिए नौबंध या धारा में पोत के लिए क्राफ्ट (यान) में जाता है अथवा बहिर्गामी पोत में जाता है तथा उसे पोत तैयार न होने के कारण वापस लौटना पड़ता है	11,163.79	451.61
4.	पोतों के अंतरण का निरसन (3 घंटे से कम के नोटिस के साथ)	15,423.79	632.94
5.	पायलट द्वारा ओटीबी/पायलट केन्द्र में डबल बैंकिंग हेतु पोत को प्रदत्त सेवाएं	पायलिटेज शुल्क का 25%	

6.	उपस्थिति शुल्क यदि पायलट द्वारा जहाज को बंदरगाह के अंदर या बाहर पायलिटेज कार्य को छोड़कर अथवा गोदी डालने या गोदी हटाने के कार्य को छोड़कर अथवा पोत को अंतरित करने को छोड़कर किसी अन्य कार्य के लिए मालिक या अभिकर्त्ता अथवा केपीटी के अधिकृत पदाधिकारी के अनुरोध पर किसी जहाज पर उपस्थित होना पड़ता है	1,116.60 प्रति घंटा या उसका भाग	45.17 प्रति घंटा या उसका भाग
7.	पायलट को पोत पर चढ़ने से पूर्व आधे घंटे से अधिक समय के लिए पत्तन लांच में रोका जाता है	1,793.18 प्रति घंटा या उसका भाग	72.54 प्रति घंटा या उसका भाग
8.	पायलट को अंदर या बाहर पायलिटेज किए जाने या अंतरित किए जाने वाले पोत पर 15 मिनट से अधिक रोका जाता है	5,598.83 प्रति घंटा या उसका भाग	226.49 प्रति घंटा या उसका भाग

टिप्पणी :-

(1) किसी पोत के पायलिटेज शुल्क का आकलन उसके कुल जीआरटी (सकल पंजीकृत टनभार) पर उस पोत के जीआरटी के अनुसार संगत यान समूहों के समक्ष दर्शाई गई दर पर किया जाएगा ।

(2) पायलिटेज-सह-नौकर्षण शुल्क में पर्याप्त क्षमता वाली कर्षनावों/लांचों की अपेक्षित संख्या के साथ एक अंतर्गामी तथा एक बहिर्गामी संचलन तथा 'पत्तन सुविधा' के लिए पोत का अंतरण शामिल होगा ।

(3) बंदरगाह के भीतर पोत के अनुरोध पर अंतरण पर पायलिटेज-सह-नौकर्षण शुल्क का 25% प्रभार लगाया जाएगा ।

(4) पत्तन सुविधा के लिए पोत के अंतरण हेतु कोई प्रभार नहीं लगाए जाएंगे ।

(i) 'पत्तन सुविधा' की परिभाषा से निम्न अभिप्रेत है :-

(क) यदि गोदी में या/नौबंध में किसी कार्यकारी कार्गो पोत को हाइड्रोग्राफिक सर्वेक्षण कार्य करने के लिए अथवा तलकर्षक के लिए गोदी आवंटित करने के लिए या गादियों की मरम्मत, अनुरक्षण तथा ऐसे समान कार्य करने के लिए, जिनके लिए अंतरण किया जाना आवश्यक है, अंतरित किया जाता है/गोदी से हटाया जाता है तो ऐसे अंतरण को 'पत्तन सुविधा के लिए अंतरण' माना जाएगा । ऐसे अंतरित पोत को पुनः उसके स्थान पर रखने के लिए किए गए अंतरण को भी 'पत्तन सुविधा के लिए अंतरण' माना जाता है ।

(ख) यदि किसी कार्यकारी कार्गो पोत को अंतरण प्रभारों का वहन करने से छूट प्राप्त पोतों के लिए बेदखली प्राथमिकता पर स्थान बनाने के लिए गोदी से अंतरित किया जाता है, तो ऐसे अंतरण को पत्तन सुविधा माना जाता है ।

(ग) जब भी किसी पोत को किसी अन्य पोत के लिए स्थान बनाने हेतु अंतरित किया जाता है, जिस प्रवाह तथा एलओए प्रतिबंधों के कारण अन्य गोदियों में खड़ा नहीं किया जा सकता, तो पोत को 'पत्तन सुविधा के लिए अंतरित' माना जाता है ।

(घ) जब भी किसी पोत को संलग्न गोदी में प्राथमिकता वाले किसी अन्य पोत के लिए स्थान बनाने हेतु अंतरित किया जाता है और जब तक कि वह पोत अंतरित नहीं होता, लंबाई के प्रतिबंधों के कारण किसी अन्य पोत को भी संलग्न गोदी में रखा नहीं जा सकता, तो ऐसे अंतरण को भी 'पत्तन सुविधा हेतु अंतरण' माना जाता है ।

(ङ) जब भी किसी पोत को खतरनाक कार्गो का संवहन कर रहे किसी अन्य पोत के लिए स्थान बनाने हेतु अंतरित किया जाता है, जिसके लिए सुरक्षा कारणों से संलग्न गोदी खाली रखा जाना आवश्यक है, तो इसे भी 'पत्तन सुविधा हेतु अंतरण' माना जाता है ।

(च) जब किसी पोत को पत्तन द्वारा किसी गोदी पर आरोपित वस्तु प्रतिबंध के कारण किसी अन्य पोत के लिए स्थान बनाने हेतु अंतरित किया जाता है, तो उसे 'पत्तन सुविधा हेतु अंतरण' माना जाता है ।

(छ) जब भी किसी पात को पत्तन द्वारा किसी गोदी पर आरोपित प्रहस्तन प्रतिबंधों के कारण अंतरित किया जाता है, तो इसे 'पत्तन सुविधा हेतु अंतरण' माना जाता है ।

(ज) जब भी पोत को ज्वारीय प्रतिबंधों के कारण लंगरगाह में/से अंतरित किया जाता है तो उसे 'पत्तन सुविधा हेतु अंतरण' माना जाएगा ।

(झ) जब भी पोत को चैनल/बार में कर्षण प्रतिबंधों के कारण लंगरगाह में/से अंतरित किया जाता है, तो उसे 'पत्तन सुविधा के लिए अंतरण' माना जाएगा ।

( ) जब भी पोत को विभिन्न गोदियों/नौबंध पर कर्षण में अंतर के कारण किसी अन्य पोत के लिए स्थान बनाने हेतु अंतरित किया जाता है तो उसे 'पत्तन सुविधा के लिए अंतरण' माना जाएगा ।

(ट) जब भी पोत को दिवस और रात्रि पायलिटेज के लिए अनुमत कर्षण में अंतर के कारण लंगरगाह में अंतरित किया जाता है, तो उसे 'पत्तन सुविधा के लिए अंतरण' माना जाएगा ।

(ठ) जब भी पोत को आवंटित गोदी अधिमुक्त होने के कारण लंगरगाह में अंतरित किया जाता है, तो उसे 'पत्तन सुविधा के लिए अंतरण' माना जाएगा ।

(ड) जब भी पोत को गोदी के खाली पड़े रहने से बचने के लिए लंगरगाह में अंतरित किया जाता है, तो उसे 'पत्तन सुविधा के लिए अंतरण' माना जाएगा ।

(ढ) पोत के तैयार न होने से भिन्न कार्गो से तीव्र बॉय मूरिंग्स बनाने से पूर्व या पश्चात पोत के अंतरण को 'पत्तन सुविधा के लिए अंतरण' माना जाएगा ।

(ण) नौसंचालन सुविधा के लिए लंगरगाह से लंगरगाह तक पोत के अंतरण को 'पत्तन सुविधा के लिए अंतरण' माना जाएगा।

(त) यदि पोत को पत्तन उपकरण के कुप्रचालन, गोदी की सफाई इत्यादि के कारण अंतरित किया जाता है तो इसे 'पत्तन सुविधा के लिए अंतरण' माना जाएगा ।

(थ) अध्यक्ष, कंडला पत्तन न्यास को प्राधिकार है कि वह समय-समय पर इस प्रयोजनार्थ गठित समिति की सिफारिश पर माल एवं प्रहस्तन प्रतिबंधों सहित किसी भी घटना को पत्तन सुविधा के रूप में सूचीबद्ध करें ।

(ii) जब कभी भी बेदखली प्राथमिकता पर किसी अन्य पोत के लिए स्थान बनाने हेतु किसी पोत को गोदी से अंतरित किया जाता है, तो अंतरित किए गए पोत को अंतरण प्रभारों से छूट प्राप्त है, क्योंकि उसकी अदायगी बेदखली प्राथमिकता का उपभोग कर रहे पोत द्वारा की जाती है अथवा अंतरण को पत्तन सुविधा के प्रयोजनार्थ माना जाता है, जब प्राथमिकता पोत को ऐसे प्रभारों के भुगतान से छूट प्राप्त हो। तथापि, निम्नलिखित मामलों में यह लाभ प्रयोज्य नहीं है :-

(क) कार्गो-भिन्न पोत को किसी भी स्थिति में गोदी खाली करनी होगी, जब कार्गो पोत का आगमन होता है ।

(ख) दूसरी तरफ लदान/उतराई के लिए अनन्य रूप से गोदी का प्रयोग करने वाले पोत ।

(ग) पोत जो कोई कार्गो प्रहस्तन प्रचालन किए बिना गोदी पर खाली पड़े हैं ।

(5) बाहरी टयूना बॉय (ओटीबी) को अंतरित हो रहे पोतों के लिए अतिरिक्त पायलिटेज शुल्क का उद्ग्रहण किया जाएगा। तथापि, यदि पोत ओटीबी से बाहर नौसंचलित होता है, तो इसे प्रभारित नहीं किया जाएगा ।

(6) जब पोत को किसी अन्य पोत की सुविधा/बेदखली प्राथमिकता के लिए ओटीबी को अंतरित किया जाता है/हटाया जाता है, तो जिस पोत की सुविधा के लिए अंतरण किया जाता है, वह यथा-प्रयोज्य पायलिटेज शुल्क अदा करेगा ।

(7) प्रतिबंधित ईंजन शक्ति से संचालित कोई भी पायलिटेज शुल्क अनुसूची में निर्धारित दरों के डेढ़ गुणा पर प्रभारित किया जाएगा तथा 'कोल्ड मूव' के अंतर्गत पोत के पायलिटेज के लिए पायलिटेज शुल्क का उद्ग्रहण पायलिटेज शुल्क अनुसूची में निर्धारित दर का दोगुना किया जाएगा ।

(8) 200 जीआरटी तक तथा उससे कम के पोतों के मामले में पायलिटेज अनिवार्य नहीं होगा । तथापि, ऐसे पोत पायलट की मांग कर सकता हैं, यदि वे ऐसा चाहें, जिसके लिए उन्हें पायलिटेज शुल्क अनुसूची में यथा विनिर्दिष्ट शुल्क का भुगतान करना होगा ।

(9) कंडला बंदरगाह जलयान नियमावली,1955 के अंतर्गत लाइसेंस प्राप्त यानों के लिए पायलिटेज अनिवार्य नहीं होगा, सिवाए आरंभिक प्रविष्टि के समय तथा बहिर्गामी अंतिम प्रस्थान के समय ।

(10) जब कभी भी पत्तन से पोतों को चक्रवात/बाढ़/प्राकृतिक आपदाओं के संकट के दौरान ओटीबी को अंतरित किया जाता है तो ऐसे अंतरणों के लिए कोई पायलिटेज शुल्क वसूल नहीं किया जाएगा ।

(11) इस अनुसूची में विनिर्दिष्ट दरें पायलट केन्द्र (बाहरी टयूना बॉय) के 3.22 किलोमीटर (दो मील) समुद्र की ओर तक पायलिटेज के लिए है ।

तथापि, यदि पोत पायलट से पायलट केन्द्र (बाहरी टयूना बॉय) से 3.22 किलोमीटर समुद्र की ओर के बिंदु से आगे पोत में रहने की अपेक्षा करे तो इस अनुसूची में यथा विनिर्दिष्ट दरों की दोगुनी दर पर पायलिटेज शुल्क का उद्ग्रहण किया जाएगा । पायलट की बोर्डिंग पायलट केन्द्र (बाहरी टयूना ब्वाय) से अधिकतम 9.66 किलोमीटर (6 मील) समुद्र की ओर तक परिसीमित होगी ।

(12) जब पायलट से उन पोतों की देखरेख किया जाना अपेक्षित है, जो ग्राउंड, ड्रिफ्ट इत्यादि कर रहे हैं, तो तटीय पोत के लिए प्रति घंटा या उसके भाग के लिए 1116.65 रुपए तथा विदेशगामी पोत के लिए प्रति घंटा या उसके भाग के लिए 45.17 अमरीकी डॉलर का परिचर्या (देखभाल) शुल्क उद्ग्रहीत किया जाएगा । ऐसे पोतों या किन्हीं अन्य कारणों से अन्य पोतों की देखरेख करने/खींचने के लिए मंगाई गई कर्षनाव की सेवाओं के लिए दरों के मान में निर्धारित दर पर कर्षनाव किराया प्रभार उद्ग्रहणीत होंगे ।

13) जब आवक पायलिटेज के लिए या किसी अभियांत्रिक रूप से प्रणोदित पोत के अंतरण के लिए पायलट की सेवाएं मांगी जाती हैं, तो पायलट द्वारा पोत पर चढ़ने के समय से पहले कम से कम 12 घंटे का तथा बाहरी पायलिटेज के लिए कम से कम 6 घंटे का नोटिस दिया जाएगा। यदि पायलट की सेवाएं आवक पायलिटज के मामले में या किसी अभियांत्रिक रूप से प्रणोदित पोत के मामले में 12 घंटे से कम समय के भीतर तथा बाहरी पायलिटेज के मामले में 6 घंटे से कम समय के भीतर मांगी जाती है, तो एजेंटों को निरसन प्रभारों के समकक्ष पायलिटेज मांग के विलंबित प्रस्तुतीकरण प्रभार अदा करने होंगे ।

तथापि, उन पोतों के संबंध में जिनका ईटीए 3 घंटे से कम के लिए विलंबित है, तथा संशोधन पत्र पायलट के बोर्डिंग समय से कम से कम 3 घंटे पूर्व दिया जाता है, तो इसे निरसन नहीं माना जाएगा ।

(14) जहां केपीटी या इसके प्राधिकृत पदाधिकारी संतुष्ट है कि पायलट को आवक जहाजों के लिए गोदी की अनुपलब्धता के कारण या ज्वार के समय के कारण अथवा समान प्रकार के कारणों से मांगपत्र में उल्लिखित समय पर तैनात नहीं किया जा सकता, वहां पायलट द्वारा पोत में बोर्डिंग के समय और तिथि को कंडला पत्तन न्यास या इसके प्राधिकृत पदाधिकारी द्वारा नियत किया जाएगा ।

(15) तथापि, किसी मांगपत्र की आवश्यकता नहीं होगी, यदि पायलट द्वारा पोत के मालिक के नियंत्रणबाह्य आपातकाल में पोत को अंतरित किया जाना/देखरेख करना अपेक्षित है, जैसे ऑन बोर्ड अग्नि, लंगर को घसीटना तथा इसी प्रकार की घटनाएं ।

3.1 कंडला प्रभाग में गोदी किराया प्रभारों की अनुसूची

(क)

क्र०सं०	प्रति जीआरटी के लिए प्रति घंट या उसके भाग के लिए दर			
	तटीय पोत (रुपए)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)
1.	0.076	0.0031	0.076	0.0031

(ख)

क्र०सं०	विवरण	तटीय पोत (रुपए)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)
1.	पाल (नौचालन) पोत, लांच, कर्षनाव, छोटे जलयान इत्यादि, जो ओओटी में बंदर बेसिन, अनुरक्षण जेट्टी, फेरी गोदी तथा सर्विस जेटी के दक्षिणी, उत्तरी तथा पश्चिमी घाटों का प्रयोग करते हैं (प्रति 1 घंटा या उसके भाग के लिए)	7.3591	0.2977
2.	कंडला बंदरगाह जलयान नियमावली,1955 के अंतर्गत लाइसेंस प्राप्त पोत घाट गोदी या किसी गोदी घाट या जेट्टी के प्रयोग के लिए (प्रति जीआरटी प्रति 1 घंटा या उसके भाग के लिए)	0.0197 (न्यूनतम 56.3616 रुपए के अध्याधीन)	0.0008 (न्यूनतम 2.28 अमरीकी डॉलर के अध्याधीन)
3.	लेश नौकाओं के लिए गोदी किराया तथा मूरिंग शुल्क (प्रति 1 घंटा या उसके भाग के लिए)	9.1921	0.3718
4.	मछवाही ट्रालरों (नौकाओं) के लिए गोदी किराया/नौबंध शुल्क/ धारा देयताएं	1.2978	0.0525

टिप्पणियां :-

(1) पोत के गोदी किराया प्रभारों का आकलन उस पोत के जीआरटी के अनुसार संगत पोत समूह के समक्ष दर्शित दर पर उसके कुल जीआरटी (सकल पंजीकृत टनभार) पर किया जाएगा ।

(2) क्रेन-भिन्न सामान्य कार्गो गोदियों के लिए गोदी किराया प्रभारों का उद्ग्रहण इस अनुसूची में निर्धारित दरों के 80% पर किया जाएगा ।

(3) यदि किसी पोत को सामान्य कार्गो गोदी या ऑयल जेट्टी गोदी का अधिभोग कर रहे किसी अन्य पोत के साथ दोहरा खड़ा किया जाता है, तो इस प्रकार दोहरा खड़ा किए गए पोत पर ऊपर विनिर्दिष्ट गोदी किराया प्रभारों के 50% की दर पर प्रभार लगाया जाएगा ।

(4) क्रेनों तथा उपकरणों की आपूर्ति इस शर्त पर की जाती है कि पत्तन किसी भी चरण में जीवन या संपत्ति को किसी हानि या क्षति अथवा खराबी के लिए कोई जिम्मेदारी नहीं लेगी, जो घटित हो या किसी कारण से उपकरण के प्रयोग के परिणामस्वरूप हो तथा ऐसी हानि/क्षति/खराबी की देयता उपकरण के प्रयोक्ता/उसे किराए पर लेने वाले की होगी । प्रयोक्ता मांगपत्र के अनुसार उपकरण के कार्यकरण के दौरान किसी भी कारण जैसे क्रेन पर अतिभार, अल्प कोर्मिंग, कार्गो की अनुपयुक्त स्लिंगिंग इत्यादि के कारण उपकरण तथा पत्तन संपत्ति को हुई किसी क्षति के लिए अनन्य रूप से उत्तरदायी होंगे । पक्षकार क्षतियों (उचित टूट-फूट को छोड़कर) की पूर्ति करेंगे तथा पत्तन को क्षतियों की मरम्मत तथा वस्तुतः उपगत प्रतिस्थापन की समस्त लागत की अदायगी करेंगे ।

(5) जब पोत पत्तन उपकरण की खराबी या विद्युत विफलता अथवा पत्तन पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से गोदियों पर खाली खड़े हों, तो उस अवधि के लिए किसी गोदी किराए का उद्ग्रहण नहीं किया जाएगा ।

3.2. **नौबंध प्रभारों की अनुसूची**

क्र०सं०	विवरण	प्रति घंटा या उसके भाग के लिए प्रति जीआरटी दर	
		तटीय पोत (रुपए)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)
1.	कंडला में नौबंध प्रभार	0.0173	0.0007
2.	वाड़ीनार में एसबीएम का प्रयोग करने वाले पोत	0.0103	0.00042

3.3. **लंगरगाह प्रभारों की अनुसूची**

क्र०सं०	विवरण	प्रति घंटा या उसके भाग के लिए प्रति जीआरटी दर	
		तटीय पोत (रुपए)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)
1.	समुद्रगामी अभियांत्रिक रूप से प्रणोदित पोत		
	(क) कंडला ओटीबी	12.1437	0.4913
	(ख) वाड़ीनार	5.8710	0.2375
2.	भीतरी लंगरगाह (प्रति जीआरटी)	0.0123	0.0005
3.	समुद्रगामी पोत से भिन्न जलयान	2.2989	0.093

3.4. **अपने स्वयं के लंगर पर खड़े पोतों के लिए नौकांतरण/लाइटरेज शुल्क**

विवरण	प्रति 30 दिन या उसके भाग के लिए प्रति जीआरटी दर			
	बड़ा पोत (अंतरित किए जाने वाले कार्गो के साथ आने वाले पोत)		छोटा पोत (कार्गो प्राप्त करने वाले पोत)	
	तटीय पोत (रुपए)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)
धारा (स्ट्रीम) में अपने लंगर पर खड़े तथा नौकांतरण/लाइटरेज प्रचालन कर रहे पोतों के लिए लंगरगाह शुल्क	1.8540	0.0750	0.4635	0.0187

टिप्पणी : यह दर केवल कंडला के लिए/से अभिव्यक्त न किए गए कार्गो के मामले में ही प्रयोज्य है ।

3.5. **किनारे पर खड़े रहने के प्रभारों की अनुसूची**

विवरण	तटीय पोत (रुपए)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)
तट पर खाली खड़े पोत (प्रति कैलेंडर माह या उसके भाग के लिए प्रति जीआरटी दर)	1.4090	0.057

अनुसूची 3.1 से 3.5 तक के लिए सामान्य टिप्पणियां

(1) 1(एक) घंटे की अवधि की गणना पोत द्वारा गोदी/नौबंध/लंगरगाह अधिमुक्त करने के समय से की जाएगी।

(2) कोई भी पोत नौबंध शुल्क तथा गोदी किराया, दोनों की अदायगी 1 घंटे के समय में करने के लिए दायी नहीं होगा, यदि नौबंध गोदी से क्वे गोदी या विलोमतः अंतरण होता है । घंटे के आरंभ पर प्रयोज्य दर उस घंटे के लिए प्रभारित की जाएगी तथा तत्पश्चात नए स्थान, गोदी या नौबंध स्थल पर प्रभार्य दर प्रयोज्य होगी ।

(3) तस्कररोधी गतिविधियों में रत केन्द्र/राज्य सरकारों के लांच/जलयान किराए, नौबंध शुल्क तथा लंगरगाह प्रभारों के उद्ग्रहण से छूट प्राप्त होंगे ।

(4) जहां पोतों का एकल टनभार अर्थात एनआरटी है, उसे जीआरटी माना जाएगा ।

(5) यदि 1 घंटे की समयावधि के दौरान, बाहरी टयूना बॉय में लंगरगाह अथवा बंदरगाह क्षेत्र में धारा में खड़े पोत को नौबंध या कार्गो गोदी में अंतरित किया जाता है तो यथा मामला नौबंध या गोदी में पहुंचने के समय तक केवल लंगरगाह प्रभार ही प्रभारित किए जाएंगे । नौबंध शुल्क या गोदी किराया शुल्क पोत के नौबंध या गोदी में पहुंचने के समय से आरंभ करके नौबंध या गोदी से हटाने के समय तक लिए जाएंगे ।

(6) (i) गोदी किराया पोत द्वारा अपने नौचालन के लिए तैयार होने के संकेत देने के समय के 4 घंटे पश्चात गोदी किराया बंद हो जाएगा । गोदी किराया बंद होने के लिए निर्धारित समय-सीमा में अनुकूल ज्वारीय दशा के अभाव में अथवा खराब मौसम के कारण या रात्रि नौचालन सुविधाओं के अभाव के कारण जहाज का प्रतीक्षा समय शामिल नहीं होगा ।

(ii) गलत संकेत देने के लिए एक दिन के गोदी किराया प्रभार के समतुल्य दंडात्मक गोदी किराया प्रभार लगाया जाएगा ।

(iii) पोत का मालिक/एजेंट अनुकूल मौसम दशाओं तथा ज्वारीय गतियों के अनुसार ही नौचालन के लिए तैयारी कर संकेत देगा ।

(7) प्राथमिकता बर्थिंग के लिए एकल दिवस के गोदी किराया प्रभारों के समतुल्य शुल्क या ठहरने की अवधि के लिए गोदी किराया प्रभारों का 75%, जो भी उच्चतर हो, का अतिरिक्त उद्ग्रहण किया जाएगा ।

(8) बेदखली प्राथमिकता के लिए, ठहरने की वास्तविक अवधि के लिए सामान्य गोदी किराया प्रभारों के 100% के समतुल्य शुल्क का अतिरिक्त उद्ग्रहण किया जाएगा ।

अध्याय-III
कार्गो संबंधित प्रभार

1. **घाटशुल्क प्रभारों की अनुसूची**

क्र०सं०	वस्तुओं का विवरण	इकाई	विदेशी दरें (रुपए)	तटीय दरें (रुपए)
(क)	**द्रव (बल्क में)**			
1.	पीओएल तथा उत्पाद			
	(क) कच्चा तेल	मी०टन	12.00	12.00
	(ख) पीओएल उत्पाद	मी०टन	26.25	26.20
	(ग) एलपीजी	घन मीटर	100.00	60.00
2.	खाद्य तेल - कच्चा तथा परिष्कृत	मी०टन	30.00	18.00
3.	गैर-खतरनाक रसायन	मी०टन	30.00	18.00
4.	खतरनाक रसायन	मी०टन	40.00	24.00
(ख)	**शुष्क कार्गो**			
1.	सल्फर सहित कच्ची सामग्री तथा उर्वरक	मी०टन	20.00	12.00
2.	खाद्यान्न, अनाज, दालें तथा तिलहन	मी०टन	7.50	4.50
3.	सीमेंट तथा क्लिंगर	मी०टन	15.00	9.00
4.	अयस्क तथा खनिज (सभी रूपों में)	मी०टन	11.25	6.75
5.	ग्रेनाइट तथा मार्बल	मी०टन	15.00	9.00
6.	धातुएं (लौह/अलौह)(पाइपों, प्लेटों, पिग आयरन तथा कॉयल शीट सहित)	मी०टन	25.00	15.00
7.	धातु रद्दी (अपशिष्ट)	मी०टन	30.00	18.00
8.	पशु (छोटे)	नग	5.00	3.00
9.	पशु (बड़े)	नग	20.00	12.00
10.	पशु उत्पाद, हड्डियों का भोजन, खाल तथा त्वचा	मी०टन	7.50	4.50
11.	खली तथा चारा	मी०टन	7.50	4.50
12.	अपशिष्ट कागज तथा समाचार पत्र	मी०टन	20.00	12.00
13.	निर्माण सामग्री तथा रेत	मी०टन	11.25	6.75
14.	कोयला तथा कोक (जलाऊ ईंधन लकड़ी सहित)	मी०टन	15.00	9.00
15.	लकड़ी, इमारती लकड़ी तथा बांस	घन मीटर	20.00	12.00
16.	पटसन तथा पटसन उत्पाद एवं कॉयर उत्पाद	मी०टन	15.00	9.00

17.	कपास अपशिष्ट सहित कपास	मी०टन	15.00	9.00
18.	नमक	मी०टन	2.50	1.50
19.	चीनी	मी०टन	7.50	4.50
20.	एसबेस्टस	मी०टन	15.00	9.00
21.	संश्लिष्ट रेसिन तथा लकड़ी का गुदा	मी०टन	30.00	18.00
22.	शस्त्र, गोलाबारूद, विस्फोटक तथा रक्षा सामग्री भंडार	मी०टन	65.00	39.00
23.	सोडा एश, एचडीपीई, पीवीसी, एलडीपीई इत्यादि सहित शुष्क रसायन	मी०टन	15.00	9.00
24.	यात्री (चढ़ने वाले तथा उतरने वाले)	प्रति व्यक्ति	160.00	96.00
25.	रिक्त कंटेनर (20 फुट तक)	नग	120.00	72.00
26.	रिक्त कंटेनर (20 फुट से अधिक)	नग	180.00	108.00
27.	भरे कंटेनर (20 फुट तक)	नग	600.00	360.00
28.	भरे कंटेनर (20 फुट से अधिक)	नग	900.00	540.00
29.	परियोजना सामग्री	यथा मूल्य	0.20%	0.12%
30.	मोटर वाहनों तथा ऑटो संघटकों सहित मशीनरी/ वैद्युत सामग्री	यथा मूल्य	0.20%	0.12%
31.	फल, गिरी, टापियोका, नारियल, कोपरा, इमली के बीज इत्यादि	यथा मूल्य	0.65%	0.39%
32.	सभी अन्य अविनिर्दिष्ट वस्तुएं	यथा मूल्य	35.00	21.00
(ग)				
1.	पैकिंग सामग्री, जहाजों का डनेज, जहाजों की फिटिंग्स, पशुओं के साथ चारा तथा कार्गो के रूप में अन्तर्भिज्ञात		निःशुल्क	
2.	डाक सामग्री, राजनयिक डाक, वास्तविक कर्मीदल सामान तथा उनके साथ उनका वैयक्तिक सामान, ड्यूटी पर संचलन कर रहे मिलिट्री कार्मिकों का वैयक्तिक सामान तथा उनके साथ मिलिट्री उपस्कर		निःशुल्क	
3.	तस्करोधी गतिविधियों में रत केन्द्रीय तथा राज्य सरकार लॉचों के लिए बंकर		निःशुल्क	
4.	जहाज की रसद सामग्री सहित जहाज के वास्तविक भंडार		500/-रुपए प्रति नौवहन बिल	
5.	जहाज के बंकर		सामान्य घाटशुल्क का 20%	

टिप्पणियां :-

(1) ऊपर निर्धारित घाटशुल्क प्रभारों की दरों को बल्क कार्गो अर्थात ब्रेक बल्क तथा कंटेनर-भिन्न कार्गो पर प्रयोज्य करते समय पत्तन श्रम की आपूर्ति हेतु उक्त दरों के अतिरिक्त विदेशी कार्गो के लिए 15/-रुपए प्रति मी०टन तथा तटीय कार्गो के लिए 9/-रुपए प्रति मी०टन की दर पर प्रभारित किया जाएगा ।

(2) ऊपर निर्धारित द्रव बल्क कार्गो के लिए घाटशुल्क प्रभार द्रव कार्गो गोदियों पर प्रहस्तन के लिए प्रयोज्य है । यदि द्रव बल्क कार्गो का प्रहस्तन सामान्य कार्गो गोदियों में किया जाता है, तो 20% अतिरिक्त घाटशुल्क प्रभारित किया जाएगा ।

(3) जहां पत्तन सीमाओं के भीतर बड़े पोत से छोटे पोत में उतारे गए कार्गो के गंतव्य दूसरे पत्तन हैं, उन मामलों में घाटशुल्क का 50% नौकांतरण प्रभारों के रूप में प्रभारित किया जाएगा । वाड़ीनार में अपरिष्कृत सामग्री के नौकांतरण के मामले में 5/-रुपए प्रति मी०टन के नौकांतरण प्रभारों का उद्ग्रहण किया जाएगा ।

(4) पीओएल उत्पाद (खनिज तेल) को छोड़कर कार्गो की बल्क मदों पर घाटशुल्क प्रभारों का उद्ग्रहण पोतों के अभिव्यक्त टनभार पर किया जाएगा । खनिज तेलों के मामले में, सीमाशुल्क द्वारा विधिवत प्रमाणित आऊटटर्न रिपोर्टों में दर्शाई गई मात्रा घाटशुल्क प्रभारों के उद्ग्रहण के लिए आधार होगी ।

(5) आयातों पर 'यथा मूल्य' प्रभारों का परिकलन सीआईएफ मूल्य पर, निर्यातों पर एफओबी मूल्य पर तथा तटीय कार्गो पर तटीय माल के बिल में विनिर्दिष्ट मूल्य पर किया जाएगा । ग्राहकों का तटीय माल के बिल/नौवहन बिल/ प्रविष्टि बिल घाटशुल्क प्रयोजन के लिए कार्गो के मूल्य का आकलन करने हेतु मुख्य दस्तावेज होंगे तथा जहां ये उपलब्ध नहीं हैं, वहां मूल्य का निर्धारण लदान बिल/बीजक पत्र इत्यादि के आधार पर किया जाएगा ।

(6) इस अनुसूची में निर्धारित यथामूल्य दरों में तट श्रम, प्रहस्तन इत्यादि की लागत समाहित है । प्रेषणों के यथा मामला, सीआईएफ/एफओबी मूल्य पर घाटशुल्क प्रभारों का आकलन करने के लिए लदान बिल/नौवहन बिल जैसे नौवहन दस्तावेज प्रस्तुत किए जाएंगे ।

(7) घाटशुल्क प्रभार का उद्ग्रहण वस्तुतः निर्यात किए गए माल पर किया जाएगा । यदि कोई कार्गो निर्यात हेतु पत्तन में लाया जाता है, किन्तु किसी कारणवश सीमाशुल्क विभाग की लिखित पूर्वानुमति से उसे हटा लिया जाता है, तो ऐसे कार्गो के लिए घाटशुल्क प्रभारों के समतुल्य शुल्क प्रयोज्य है, चाहे कार्गो का भंडारण पारगमन आधार पर किया गया हो या किराया आधार पर किया गया है ।

पारगमन आधार पर भंडारित तथा किसी कारण पत्तन क्षेत्र से हटा लिए गए निर्यात कार्गो के लिए पन्द्रह दिन की निःशुल्क अवधि अनुमत की जाएगी ।

(8) यदि नौकांतरण कार्गो की उतराई की जाती है तथा उसे उसी पोत पर पुनः लादा जाता है, तो दोनों संचलनों के लिए एकल घाटशुल्क उद्ग्रहणीय होगा ।

(9) घाटशुल्क का परिकलन माल की प्रत्येक मद के कुल टनभार पर किया जाएगा । इस प्रयोजनार्थ संगत बीजक-पत्र या अन्य नौवहन दस्तावेज में यथा विनिर्दिष्ट प्रत्येक पैकेज के सकल टनभार को न कि निवल टनभार को नवीन जांच के अध्याधीन हिसाब में लिया जाएगा, यदि परिस्थितियों द्वारा ऐसा अपेक्षित हो ।

(10) यथा प्रयोज्य घाटशुल्क का उद्ग्रहण पोत के एक हैच से उतारे गए तथा पोत के कार्गो को ट्रिम करने या गोदी के घाटों या ऊपरी किनारे से लाइटरों द्वारा पुनः व्यवस्थित करने के लिए किसी दूसरे जहाज में पुनः नौवहन किए गए कार्गो पर होगा ।

(11) घाटशुल्क/नौतल पर तथा घाटशुल्क अनुसूची में 'अविनिर्दिष्ट श्रेणी' के अंतर्गत किसी कार्गो को श्रेणीकृत करने से पूर्व, संगत सीमाशुल्क श्रेणीकरण को यह पता लगाने के लिए संदर्भित किया जाएगा कि क्या कार्गो को उन अनुसूचियों में उल्लिखित किसी विशिष्ट श्रेणी के अंतर्गत श्रेणीकृत किया जा सकता है ।

(12) घाटशुल्क प्रभारों की वसूली के सीमित प्रयोजनार्थ रिफर (जहाज मालिक) के स्वयं के कंटेनर के अलावा केवल शब्द 'कंटेनर' का अर्थ ही कंटेनर है ।

2. **विलंब शुल्क प्रभारों की अनुसूची**

2.1. **निःशुल्क अवधि**

क्र०सं०	विवरण	आयात	निर्यात
1.	सामान्य कार्गो	5 दिन	15 दिन
2.	इमारती लकड़ी के लट्ठे	8 दिन	-
3.	कंटेनरों में भरा जाने वाला निर्यात कार्गो	-	15 दिन
4.	किसी कारणवश वापस लिया गया निर्यात कार्गो	-	15 दिन
5.	खतरनाक माल	3 दिन	3 दिन

टिप्पणियां :-

(1) निःशुल्क अवधि के परिकलन के प्रयोजनार्थ, रविवार, सीमाशुल्क के अधिसूचित अवकाश तथा पत्तन के गैर-प्रचालनात्मक दिवसों को निकाल दिया जाएगा ।

(2) (i) आयातों के लिए निःशुल्क अवधि का परिकलन पोत के कार्गो की पूर्ण उतराई की तिथि से किया जाएगा।

(ii) जब किसी पोत के कार्गो की अंशतः धारा में तथा अंशतः घाट पर उतराई की जाती है, तो पारगमन शेडों तथा यार्डों में भंडारण की निःशुल्क अवधि का पृथक-पृथक परिकलन किया जाएगा ।

(iii) धारा में लाइटरों में उतारे गए कार्गो के संबंध में निःशुल्क अवधि लाइटरों से घाट पर कार्गो के पूर्ण अवतरण की तिथि से आरंभ होगी ।

(iv) घाट पर सीधे अवतरित कार्गो के संबंध में निःशुल्क अवधि पोत द्वारा कार्गो के पूर्ण अवतरण की तिथि से आरंभ होगी ।

(v) अभिव्यक्त मात्रा की पूर्ण उतराई से पूर्व किसी भी कारणवश गोदी से पोत को हटाए जाने के मामले में इस प्रकार उतारे गए कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि गोदी से पोत को हटाए जाने के समय से आरंभ होगी।

(3) निर्यातों के लिए निःशुल्क अवधि उस तिथि से आरंभ होगी, जब कार्गो को पारगमन/पत्तन क्षेत्र में लाया जाता है। विलंब शुल्क पोत के गोदी में उतरने की तिथि के अनुवर्ती दिवस से बंद हो जाएगा । धारा में लदान के मामले में, विलंब शुल्क प्रथम नौका के लदान के दिन से बंद हो जाएगा । एक ही यात्रा में पोत में नौकाओं के माध्यम से वस्तुतः लदान किए गए कुल कार्गो के लिए विलंब शुल्क बंद हो जाएगा ।

(4) कंटेनर में भरे जाने वाले निर्यात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि कार्गो के पारगमन क्षेत्र में लाए जाने की तिथि से आरंभ होगी । विलंब शुल्क भराई के दिन से बंद हो जाएगा (दोनों दिन शामिल)।

(5) किसी भी कारण से वापस ले जाए गए निर्यात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि उस समय से आरंभ होगी, जब निर्यात कार्गो को पत्तन क्षेत्र में लाया जाता है ।

(6) खतरनाक कार्गो के लिए आयात तथा निर्यात दोनों के लिए निःशुल्क अवधि के परिकलन के प्रयोजनार्थ रविवार तथा अवकाश दिवसों को शामिल किया जाएगा । खतरनाक माल पर विलंब शुल्क प्रभारों का उद्ग्रहण उक्त अनुसूची में विनिर्दिष्ट सामान्य दरों की दोगुनी दर पर उद्ग्रहण किया जाएगा ।

(7) **सर्वेक्षण माल**

सर्वेक्षण के लिए रोका या माल पोत कार्गो की संपूर्ण उतराई की तिथि से सात दिन की अवधि के लिए निःशुल्क भंडारण का उपभोग करेगा, बशर्ते कि

(i) कंडला पत्तन न्यास या इसके प्राधिकृत पदाधिकारी को संबंधित सर्वेक्षण हेतु आवेदनपत्र सामान्य प्रयोज्य निःशुल्क अवधि के भीतर प्राप्त हो जाता है ।

(ii) आयातकर्ता सामान्य प्रयोज्य निःशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात 21 दिन के भीतर सर्वेक्षण किए गए कार्गो के पूर्ण विवरण निर्दिष्ट करते हुए एक सर्वेक्षण प्रमाणपत्र प्रस्तुत करेंगे ।

(8) **बचाव किया गया माल**

सात दिनों की निःशुल्क अवधि की गणना माल के वस्तुतः बचाव किए जाने की तिथि से की जाएगी ।

(9) **अदावाकृत माल**

जब अदावाकृत माल को प्रवृत्त नियमों के अंतर्गत पत्तन प्रशासन द्वारा बेचा जाता है, तो कंडला पत्तन न्यास द्वारा बोली स्वीकार किए जाने की तिथि से सात दिन की निःशुल्क अवधि अनुमत की जाएगी ।

(10) केवल विलंब शुल्क प्रभारों की वसूली के सीमित प्रयोजनार्थ शब्द 'कंटेनर' का अर्थ है ,जहाज मालिकों के अपने स्वयं के कंटेनर के अलावा कोई कंटेनर ।

2.2. **विलंब शुल्क प्रभार**

रविवार तथा अवकाश दिवस सहित निःशुल्क अवधि के आगे विलंब शुल्क प्रभार पत्तन के पारगमन शेडों तथा यार्डों में रखे गए समस्त माल पर लगाए जाएंगे ।

(राशि रुपए में)

क्र०सं०	विवरण	इकाई	आच्छादित क्षेत्र	खुला क्षेत्र
1.	प्रथम सप्ताह	प्रति दिन या उसके भाग के लिए प्रति मी०टन या उसका भाग	2.50	1.25
2.	द्वितीय सप्ताह	- तदैव -	3.75	1.90
3.	तृतीय सप्ताह	- तदैव -	5.00	2.50
4.	चतुर्थ सप्ताह	- तदैव -	10.00	5.00
5.	पांचवा सप्ताह	- तदैव -	20.00	10.00
6.	छठा सप्ताह	- तदैव -	40.00	20.00
7.	सातवां सप्ताह तथा उससे अधिक	- तदैव -	80.00	40.00

टिप्पणियां :-

(1) विलंब शुल्क प्रभारों के प्रयोजनार्थ कैलेंडर दिवस के रूप में दिवस की गणना प्रातः 08.00 बजे से अगले दिन 08.00 बजे अथवा उसके भाग तक की जाएगी ।

(2) सीमाशुल्क द्वारा रोके गए माल पर विलंब शुल्क

(i) अवधियां जिनके दौरान माल को मूल्यांकन की साधारण प्रक्रिया से अन्यथा विश्लेषणात्मक या तकनीकी परीक्षा को शामिल करने वाले विशेष परीक्षण के प्रयोजनार्थ सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा रोका जाता है तथा सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा प्रमाणित किया जाता है कि यह आयातकों की ओर से किसी चूक या लापरवाही पर आरोप्य नहीं है; तथा

(ii) जहां माल को आयात नियंत्रण औपचारिकताओं के कारण सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा रोका जाता है तथा सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा प्रमाणित किया जाता है कि यह आयातकों की ओर से किसी चूक या लापरवाही पर आरोप्य नहीं है, (i) तथा (ii) के अंतर्गत रोके जाने की ऐसी अवधि के लिए विलंब शुल्क प्रभारों की वसूली निम्न प्रकार की जाएगी :-

रोके जाने के प्रथम 30 दिन	प्रयोज्य विलंब शुल्क का 20%
31वें से 60वें दिन तक	प्रयोज्य विलंब शुल्क का 50%
60 दिन से आगे	प्रयोज्य विलंब शुल्क का 100%

(3) आयात तथा निर्यात कार्गो/कंटेनर, दोनों पर विलंब शुल्क प्रभार उस अवधि के लिए उपार्जित नहीं होंगे, जब पत्तन प्रयोक्ताओं द्वारा अनुरोध किए जाने पर जहाज कार्गो/कंटेनर की सुपुर्दगी करने की स्थिति में नहीं है ।

2.3. **कंटेनरों पर ठहरने के समय के प्रभारों की अनुसूची**

अधिभोग की अवधि	प्रतिदिन या उसके भाग के लिए प्रति कंटेनर दर					
	20' तक के कंटेनर के लिए		20' से अधिक पर 40' तक के कंटेनर के लिए		40' से अधिक कंटेनर के लिए	
	विदेशी (अमरीकी डॉलर)	तटीय (रुपए)	विदेशी (अमरीकी डॉलर)	तटीय (रुपए)	विदेशी (अमरीकी डॉलर)	तटीय (रुपए)
प्रथम 7 दिवस	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
08 से 15 दिवस	0.50	20.60	1.00	41.20	1.50	61.80
16 से 30 दिवस	1.00	41.20	2.00	82.40	3.00	123.60
31 से 45 दिवस	1.50	61.80	3.00	123.60	4.50	185.40
45 से अधिक दिवस	3.00	123.60	6.00	247.20	9.00	370.80

टिप्पणियां :-

(1) खाली करने/भरने के लिए पत्तन क्षेत्र से बाहर हटाए गए आयात कंटेनरों पर पोत की पूर्ण उतराई के अनुवर्ती दिवस से हटाए जाने की तिथि (हटाए जाने की तिथि सहित) तक ठहरने के समय के प्रभार प्रभारित किए जाएंगे । इसी प्रकार, प्राप्त निर्यात कंटेनरों पर प्राप्ति की तिथि से नौवहन की तिथि से पूर्ववर्ती दिवस (नौवहन की तिथि को छोड़कर) तक ठहरने के समय के प्रभार प्रभारित किए जाएंगे ।

(2) यदि किसी कंटेनर पर किसी विशिष्ट दिवस के लिए पहले ही ठहरने के समय के प्रभार प्रभारित किए जा चुके हैं, तो उसी दिन के लिए उसी यूनिट पर पुनः प्रभार प्रभारित नहीं किए जाएंगे, चाहे इसे ऊपर उल्लिखित क्षेत्रों के बीच संचलित किया जाए ।

(3) कंटेनर पर ठहरने के समय के प्रभार इस तथ्य के बावजूद लगाए जाएंगे कि चाहे उसे चैसिस पर भंडारित किया जाए या जमीन पर रखा गया हो या ऊपर रखा गया हो ।

(4) परित्यक्त एफसीएल कंटेनरों/जहाज के मालिकों के स्वामित्वाधीन कंटेनरों पर भंडारण प्रभार परित्याग की सूचना की

लिखित में प्राप्ति की तिथि तक अथवा कंटेनर के अवतरण के दिवस से 75 दिन तक, जो भी पहले हो, निम्नलिखित शर्तों के अध्याधीन लगाए जाएंगे :-

(i) परेषिती किसी भी समय परित्याग का पत्र जारी कर सकता है ।

(ii) यदि परेषिती ऐसा परित्याग पत्र जारी न करने के विकल्प का चयन करता है, तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी निम्न शर्त के अध्याधीन परित्याग पत्र जारी कर सकता है कि :-

(क) लाइन कार्गो सहित कंटेनर की अभिरक्षा का अधिग्रहण कर लेगी तथा इसे या तो वापस ले जाएगी अथवा पत्तन परिसर से हटा देगी; तथा

(ख) लाइन कंटेनर की अभिरक्षा का अधिग्रहण करने से पूर्व कार्गो तथा कंटेनर पर उपार्जित समस्त पत्तन प्रभार अदा करेगी ।

(iii) कंटेनर एजेंट/एमएलओ आवश्यक औपचारिकताओं का अनुपालन करेगा तथा संवहन एवं खाली करने की लागत को वहन करेगा। निर्धारित अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई करने में उनकी विफलता के मामले में, कंटेनर पर भंडारण प्रभार का उद्ग्रहण उस समय तक किया जाना जारी रहेगा, जब तक कि कार्गो को खाली करने के लिए नौवहन लाइनों द्वारा समस्त आवश्यक कार्रवाई नहीं कर ली जाती ।

(iv) जहां कंटेनर को सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा पकड़ लिया जाता है/जब्त कर लिया जाता है तथा 75 दिन की निर्धारित समय-सीमा के भीतर उसे खाली नहीं किया जा सकता, वहां सीमाशुल्क के कार्गो निर्मुक्ति के आदेश की तिथि से भंडारण प्रभार प्रयोज्य होने बंद हो जाएंगे । बशर्ते कि लाइनें आवश्यक औपचारिकताओं को पूरा करे तथा संवहन एवं खाली करने की लागत को वहन करे । अन्यथा, पकड़े गए/जब्त किए गए कंटेनर लाइनें/परेषिती द्वारा पत्तन परिसर से हटाकर सीमाशुल्क आबद्ध क्षेत्र में ले जाए जाएंगे तथा उस मामले में ऐसे हटाए जाने के दिन से भंडारण प्रभार प्रयोज्य होने बंद हो जाएंगे ।

2.3. **कंटेनरों पर ठहरने के समय के प्रभारों की अनुसूची**

विवरण	प्रतिदिन 4 घंटे या उसके भाग के लिए प्रति कंटेनर दर					
	20' तक के कंटेनर के लिए		20' से अधिक परंतु 40' तक के कंटेनर के लिए		40' से अधिक कंटेनर के लिए	
	विदेशी (अमरीकी डॉलर)	तटीय (रुपए)	विदेशी (अमरीकी डॉलर)	तटीय (रुपए)	विदेशी (अमरीकी डॉलर)	तटीय (रुपए)
रीफर कंटेनरों को बिजली की आपूर्ति के लिए प्रभार	2.75	113.30	4.125	169.95	5.50	226.60

टिप्पणियां :-

(1) रीफर प्वायंट प्रति प्वायंट आधार पर आवंटित किए जाएंगे ।

(2) (i) पत्तन के पास रीफर कंटेनरों को विद्युतापूर्ति का अधिकार आरक्षित है तथा वह किसी भी प्रकार की किसी भी हानि के लिए उत्तरदायी नहीं होगी, जो प्रयोक्ता को निम्नलिखित किसी घटना के घटने से हुई हो:-

(क) कंडला पत्तन न्यास के नियंत्रण बाह्य कारणों से वैद्युतापूर्ति की विफलता;

(ख) कंडला पत्तन न्यास की समय पर विद्युतापूर्ति करने में अक्षमता; तथा

(ग) बिना कोई कारण बताए विद्युतापूर्ति बंद करना, यदि ऐसा करना गोदियों में सहज प्रचालन के लिए आवश्यक हो जाए।

(ii) कंडला पत्तन न्यास विद्युतापूर्ति में व्यवधान होने/बंद किए जाने पर प्रयोक्ताओं को जेनरेटिंग सेट लाकर अथवा अन्यथा अपनी स्वयं की लागत पर वैकल्पिक विद्युतापूर्ति के लिए अपनी स्वयं की व्यवस्था करने की अनुमति देगा ।

(iii) विद्युत की आपूर्ति न किए जाने की ऐसी अवधि के दौरान रीफर प्वायंटों को बिजली की आपूर्ति हेतु अतिरिक्त प्रभार उद्ग्रहणीय नहीं होंगे ।

2.5. **सामान्य कार्गो पर लाइसेंस (भंडारण) शुल्क**

(क) खुले स्थान के लिए

अधिभोग की अवधि	प्रति माह या उसके भाग के लिए प्रति 10 वर्गमीटर या उसके भाग के लिए दर		
	कच्चे प्लॉट (सीमेंट न किए गए/ प्लास्टर न किए गए) (रुपए)	पक्के प्लाट (सीमेंट/प्लास्टर किए गए) (रुपए)	बिन तथा उभारे हुए क्षेत्र (रुपए)
0 -60 दिन	35.00	60.00	70.00
61 - 90 दिन	70.00	120.00	140.00
91 - 180 दिन	87.50	150.00	175.00
180 दिन से आगे	105.00	180.00	210.00

(ख) आच्छादित स्थान के लिए

अधिभोग की अवधि	प्रति माह उसके भाग के लिए प्रति 10 वर्ग मीटर या उसके भाग के लिए दर
0 -60 दिन	150.00
61 - 90 दिन	300.00
91 - 180 दिन	375.00
180 दिन से आगे	450.00

टिप्पणियां :-

(1) लाइसेंस (भंडारण) शुल्क के परिकलन के प्रयोजनार्थ अवधि की गणना खुले तथा आच्छादित, दोनों क्षेत्रों के लिए कार्गो के रूकने की अवधि को हिसाब में लेकर की जाएगी ।

(2) भंडारण स्थलों के लिए आवेदन माल के भंडारण से पूर्व कंडला पत्तन न्यास या इसके प्राधिकृत पदाधिकारी को किया जाएगा । भंडारण स्थलों के किसी अनधिकृत अधिभोग के लिए शास्ति के रूप में दोगुना किराया अदा करने की देयता होगी ।

(3) लाइसेंस (भंडारण) शुल्क की अदायगी अग्रिम की जाएगी । अध्याय 1 में सामान्य शर्तें तथा निबंधन 1.2 में मद सं० (vi)(ख) में यथा निर्धारित दंडात्मक ब्याज उस देय राशि पर जो अदा नहीं की गई है, उस तिथि से जब राशि देय हो गई हो, से वास्तविक भुगतान की तिथि तक उद्ग्रहीत किया जाएगा, जो किसी भी मामले में 7 दिन से अधिक विलंबित नहीं होना चाहिए । यदि किसी कारणवश राशि के देय होने की तिथि से 7 दिन से अधिक भुगतान विलंबित हो जाता है तो अधिभोग को अनधिकृत माना जाएगा

(4) आवंटित स्थल को केपीटी (कंडला पत्तन न्यास) या इसके अधिकृत पदाधिकारी से नोटिस प्राप्त होने पर खाली कर दिया जाएगा जिसके न किए जाने पर इसे अनधिकृत अधिभोग माना जाएगा तथा पत्तन प्राधिकारी अन्य कार्रवाई करेंगे, जो वे उपयुक्त समझें ।

(5) कंडला पत्तन न्यास को बिना किसी पूर्व नोटिस के पत्तन प्रचालन के हित में किराया आधार पर उन आवंटित स्थलों/का अधिग्रहण करने का अधिकार होगा, जो अधिमुक्त नहीं है/रिक्त पड़े हैं । ऐसे मामलों में, किराए में आनुपातिक कटौती को अनुमत किया जाएगा ।

(6) भंडारण प्रभारों के उद्ग्रहण के प्रयोजनार्थ दिवस प्रातः 8.00 बजे से अगले दिन प्रातः 8.00 बजे तक का माना जाएगा।

(7) यदि प्रचालनात्मक क्षेत्र किराया पट्टा पर प्रयोक्ता को दिया जाता है, तो कंटेनरों पर भंडारण प्रभार/उनमें भंडारित कार्गो पर विलंब शुल्क का उद्ग्रहण पुनः नहीं किया जाएगा ।

2.6. **कार्यालय स्थान के लिए प्रभार (पत्तन क्षेत्र के भीतर)**

प्रभार का आधार	दर
प्रति माह प्रति वर्गमीटर या उसके भाग के लिए	60.00 रुपए

अध्याय - IV
विविध प्रभार

1. **पोतों को ताजा जलापूर्ति के लिए प्रभारों की अनुसूची**

क्र०सं०	विवरण	प्रति किलोलिटर या उसके भाग के लिए दर	
		तटीय पोत (रुपए)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)
1.	गोदियों के साथ-साथ पोतों/जलयान को आपूरित जल	42.345	1.713
		100 कि०लि० के लिए न्यूनतम प्रभारों के अध्याधीन	

टिप्पणी :- निर्धारित न्यूनतम प्रभार वसूल किए जाएंगे, यदि पोत का स्वामी, मास्टर अथवा एजेंट अथवा उसका प्राधिकृत प्रतिनिधि मांग के अनुसार जल की सुपुर्दगी लेने से मना कर देता है ।

2. **प्रवेश-पत्र, टोकन, प्रमाण-पत्र एवं सांख्यिकी विवरणी जारी करने हेतु प्रभारों की अनुसूची**

क्र०सं०	विवरण	दरें
1.	स्थायी प्रवेश-पत्र और टोकन जारी करने के लिए प्रभार	75.00 रुपए
2.	यातायात एवं मेरीन विभागों द्वारा जारी किए जाने वाले प्रमाण-पत्र और साख्यिकी विवरणियों के लिए प्रभारग	50.00 रुपए

टिप्पणियां :-

(1) भारत सरकार, राज्य सरकार के गैर-वाणिज्यिक विभाग, सरकारों द्वारा नियुक्त समितियों, प्रेस अभिकरणों या उनके प्रतिनिधियों, जिन्हें प्रेस में प्रकाशनार्थ सांख्यिकी (आंकड़ों) की आवश्यकता है, से कोई प्रभार उद्ग्रहीत नहीं किए जाएंगे ।

(2) कंडला पत्तन न्यास के कर्मचारियों को पास/टोकन जारी करने के लिए कोई शुल्क प्रभारित नहीं किया जाएगा ।

3. **कार्गो प्रहस्तन के प्रयोजनार्थ मोबाइल क्रेनों, फोर्कलिफ्ट इत्यादि के लिए किराया प्रभारों की अनुसूची**

क्र०सं०	विवरण	इकाई	तटीय		विदेशी	
			दर (रुपए)	न्यूनतम (रुपए)	दर (रुपए)	न्यूनतम (रुपए)
1.	3 टन तक की क्षमता का फोर्क लिफ्ट ट्रक	प्रति घंटा या उसका भाग	168.00	336.00	280.00	560.00
2.	3 टन से अधिक, परंतु 5 टन तक की क्षमता का फोर्क लिफ्ट	-तदैव-	186.60	373.20	311.00	622.00
3.	पे-लोडर (फ्रंअ एंड लोडर)	-तदैव-	211.20	422.40	352.00	704.00
4.	ट्रैक्टर (10 टन तक की क्षमता)	-तदैव-	166.80	333.60	278.00	556.00

टिप्पणियां :

(1) (i) उपकरण के प्रेषण के समय किराया प्रभार आरंभ हो जाएंगे, जो 30 मिनट के अधिकतम पारगमन समय के अध्याधीन होंगे, बशर्ते कि इस प्रकार प्रेषित उपकरण कार्यस्थल पर प्रचालन के लिए उपलब्ध कराया जाए।

(ii) किराए की अवधि के परिकलन के लिए मांग की अवधि के दौरान पत्तन द्वारा स्वयं अपने कार्य के लिए उपकरण वापस लेने तथा उपकरण की खराबी के कारण प्रत्येक अवसर पर 30 मिनट या अधिक के लिए रोक की अवधि को किराए की अवधि के परिकलन के लिए शामिल नहीं किया जाएगा ।

(2) पक्षकारों द्वारा दिन की तीसरी पारी के लिए तथा अगले दिन की प्रथम एवं द्वितीय पारी के लिए कार्यदिवसों पर 14.30 बजे तक क्रेन एवं अन्य कार्गो प्रहस्तन उपकरण हेतु विनिर्दिष्ट पारी/अवधि के लिए मांग प्रस्तुत की जानी अपेक्षित है । उपकरण की व्यवस्था स्टॉक तथा उपकरण की उपलब्धता के अध्याधीन की जाएगी ।

(3) पक्षकारों को उन्हें उपकरण की आपूर्ति किए जाने से पूर्व या बाद एक घंटे का नोटिस देकर उपकरण की मांग को निरस्त करने की अनुमति है ।

(4) ऊपर 2 तथा 3 पर विनिर्दिष्ट शर्तें कार्गो प्रहस्तन प्रचालनों के लिए पोत के मास्टर/स्वामी/एजेंट को घाट क्रेनों की आपूर्ति के लिए भी प्रयोज्य होंगी, जिन के लिए प्रभार गोदी किराया प्रभारों में शामिल किए गए हैं ।

4. **तोल प्रभारों की अनुसूची**

सं०	विवरण	इकाई	दर (रुपए)
1.	ट्रक तथा अन्य छोटे वाहनों द्वारा तोल सेतु के प्रयोग हेतु	प्रति वाहन	25.00
2.	ट्रेलरों तथा अन्य बड़े वाहनों द्वारा तोल सेतु के प्रयोग के लिए	-तदैव-	50.00
3.	केवल तोल (बाट) किराए पर लेने के लिए	प्रतिदिन या उसके भाग हेतु सेट के लिए	12.00
4.	तोल प्रमाण-पत्र जारी करने के लिए	प्रति प्रेषण	60.00

टिप्पणियां :

(1) परिचारक श्रमिक की आपूर्ति संबंधित पक्षकारों द्वारा की जाएगी ।

(2) यदि तोल कार्य पत्तन प्रभारों के आकलन के प्रयोजनार्थ पत्तन के हित में किया जाता है, तो कोई तोल प्रभार उद्ग्रहणीय नहीं है ।

5. **गंदे स्थिरक टैंक, पीओएल उत्पादों के अंतरण/अंतर-अंतरण के लिए प्रभारों की अनुसूची**

सं०	विवरण	इकाई (रुपए)	दर
1.	4000 टन के गंदे स्थिरक टैंकों के प्रयोग के लिए	8 घंटे या उसके भाग की प्रति पाली	15,500.00
2.	(i) पुराने कंडला में गंदे स्थिरक टैंक से पीओएल उत्पादों का एचपीसीएल टर्मिनल खारीरोहर में तथा विलोमतः केपीटी की 12" व्यास पाइपलाइन के जरिए अंतरण	-तदैव-	5,529.00
	(ii) 12" व्यास पाइपलाइन के साथ जुड़ा डीजल प्रचालित पम्प (600 एचपी)	प्रति घंटा या उसका भाग	584.00
	(iii) 12" व्यास पाइपलाइन वाले वैद्युत पम्प (519 एचपी)	-तदैव-	338.00
	(iv) 16/2" व्यास पाइपलाइन वाले वैद्युत पम्प (519 एचपी)	-तदैव-	337.00
3.	खारीरोहर में तेल कंपनियों को मै० आईओसी के सामने वाले तटीय टर्मिनल से तथा विलोमतः कंडला पत्तन न्यास पाइपलाइनों के जरिए पीओएल उत्पादों का अंतर-अंतरण	8 घंटे या उसके भाग की प्रति पाली	10820.00

अनुसूची 1, 2, 4 तथा 5 के लिए सामान्य टिप्पणियां

उपस्कर इस शर्त के अध्याधीन किराए पर लिए जाएंगे कि पत्तन जीवन या संपत्ति को किसी हानि या क्षति के लिए कोई दायित्व ग्रहण नहीं करेगी, जो सीधे या किसी भी अवस्था में उपस्करों की विफलता के कारण हो तथा किराए पर लेने वाला उपस्करों को सही तथा अच्छी अवस्था में रखेगा तथा सभी मामलों में उन सभी क्षतियों की पूर्ति करेगा (उचित टूट-फूट को छोड़कर) चाहे वे अग्नि दुर्घटना में हुई हो या अन्यथा हुई हो, जहां उपकरणों का संचालन किया जाता है । क्षति को सुधारने की लागत वह होगी, जो इस प्रयोजनार्थ वस्तुतः उपगत की जाए, जिसमें सामान्य अप्रत्यक्ष तथा सेंटेज प्रभार शामिल होंगे, जबकि प्रतिस्थापन की लागत मूल बही मूल्य या प्रतिस्थापन लागत होगी, जो भी उच्चतर हो ।

6. **पत्तन फ्लोटिंग क्राफ्ट के प्रयोग के प्रभारों की अनुसूची**

क्र०सं०	विवरण	इकाई	दर	
			तटीय पोत (रुपए)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)
क	जलयान			
	200 बीएचपी तक	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	983.04	39.767
	201-400 बीएचपी		2842.80	115.00
	401-1500 बीएचपी		3458.83	139.920
	1501-2000 बीएचपी		13503.30	546.25
	2000 से अधिक बीएचपी		14214.00 (कम से कम 42642 रुपए)	575.00 (कम से कम 1725.00 अमरीकी डॉलर)
ख	अग्निशमन जलयान	8 घंटे प्रति ब्लॉक अथवा उसका भाग	52340.78	2117.345
ग	जल नौका 'भीम सेन'	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	4614.43	186.668

टिप्पणियां :

(1) वाड़ीनार में खिंचाई कार्य के लिए 35 टन बीएचपी का भाड़ा प्रभार निम्नलिखित शर्तों के अधीन है :-

(i) भाड़ा प्रभार प्रति घंटा अथवा उसके भाग के लिए लिया जाएगा । प्रति घंटा अथवा उसके भाग के लिए दर तटीय पोत के संबंध में 16877.889 रुपए और विदेशगामी पोत के मामले में 682.762 अमरीकी डॉलर होगी ।

(ii) यदि टग को खिंचाई कार्य से पूर्व अथवा बाद में तेल कंपनियों द्वारा भाड़े पर लिया जाता है, तो यह प्रभार तटीय पोत के लिए 16877.899 रुपए और विदेशगामी पोत के लिए 682.762 अमरीकी डॉलर प्रति आधा घंटा अथवा उसके भाग की दर से लिया जाएगा ।

(2) उन मामलों में जहां एजेंट, पोत स्वामी/मास्टर अथवा अन्य पत्तन प्रयोक्ता पत्तन के पायलटों अथवा कंडला पत्तन की सीमा के अंतर्गत ड्यूटी कर रहे अन्य अधिकारियों के साथ उपलब्धता, समय की सुविधा आदि के अधीन समान रूप से साझा लांच करते हैं, प्रत्येक पक्ष जलयान के लिए दरों के मान में निर्धारित दर का एक तिहाई भाड़ा प्रभार अदा करेंगे ।

(3) एजेंटों अथवा पोत स्वामियों अथवा पत्तन प्रयोक्ताओं द्वारा कंडला क्रीक के अंतर्गत नौबंध अथवा लंगरगाह के प्रयोग के लिए सामान्य प्रयोजन के जलावतरणों का भाड़ा प्रभार वर्तमान दरों पर 50% कम कर दिया जाएगा, बशर्ते कि

विदेशगामी पोत के मामले में यह कम से कम 8.57 अमरीकी डॉलर और तटीय पोत के मामले में 211.85 रुपए हो ।

(4) यदि जलयान को साझे तौर पर एक से अधिक पक्षों द्वारा प्रयोग किया जाता है, तो देय प्रभार जो कि ऊपर बताए गए अनुसार विदेशगामी पोत के मामले में कम से कम 8.57 अमरीकी डॉलर और तटीय पोत के मामले में 211.85 रुपए होगा, सभी पक्षकारों द्वारा समान रूप से वहन किया जाएगा ।

(5) कंडला पत्तन की सीमा के अंतर्गत लैश बार्ज टाविंग के लिए पत्तन के टग का भाड़ा प्रभार निर्धारित दरों पर 50% कर दिया जाएगा ।

7. **इस्पात फ्लोटिंग शुष्क गोदी के लिए प्रभारों की अनुसूची**

विवरण		दर प्रति पोत					
		30 मीटर लंबाई वाले जलयान		30' मीटर से 60 मीटर के बीच लंबाई वाले जलयान		60 मीटर से अधिक लंबाई वाले जलयान	
		तटीय पोत (रुपए)	विदेशीगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)	विदेशीगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)	विदेशीगामी पोत (अमरीकी डॉलर)
1.	दिन के भाड़े सहित पोत की डॉकिंग एवं अनडॉकिंग और शुष्क गोदी की सफाई	41459.39	1677.00	49700.67	2010.55	57984.59	2345.66
2.	दूसरे दिन से 8वें दिन तक (दोनों दिन शामिल होंगे) प्रतिदिन अथवा उसके भाग के लिए शुष्क गोदी भाड़ा	14657.47	592.94	17589.82	711.56	20522.17	830.19
3.	9वें दिन से 20वें दिन तक (दोनों दिन शामिल होंगे) प्रतिदिन अथवा उसके भाग के लिए शुष्क गोदी भाड़ा	21987.35	889.45	26384.03	1067.32	30781.83	1245.22
4.	21वें दिन अथवा उसके भाग से शुष्क गोदी भाड़ा	35423.50	1432.99	42508.39	1719.60	49592.64	2006.18

क्र०सं०	विवरण	तटीय पोत (रुपए)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)
5.	मरम्मत करते हुए कील ब्लॉकों को हटाना और पुनः लगाना, इसके अलावा, यदि किसी पोत के निर्माण की विशेषताओं के कारण आवश्यकता हो तो विशेष ब्लॉक रखना	2331.10 प्रति ब्लॉक	94.30 प्रति ब्लॉक

टिप्पणियां :-

(1) (क) शुष्क गोदी में लंगर डालने अथवा लंगर उठाने के लिए दरों के मान के अनुसार प्रभार लिया जाएगा ।

(ख) भाड़ेदार केवल पहले दिन को छोड़कर बाकी समय शुष्क गोदी की सफाई अपनी लागत पर करेगा ।

(2) शुष्क गोदी में पोत के रूकने के दौरान शुष्क गोदी में उपलब्ध सुविधाएं जेसेकि स्टेजिंग, समुद्री-जल, प्रसाधन - स्नानगृह आदि निःशुल्क प्रदान की जाएंगी, बशर्ते कि ये उपलब्ध हों । शुष्क गोदी की क्रेनों पर घंटों के हिसाब से प्रभार लिया जाएगा, बशर्ते कि वे उपलब्ध हों । दिन की पाली में शुष्क गोदी की क्रेनों का प्रावधान करने के लिए प्रति घंटा या उसके भाग के लिए 500/- रुपए की दर से भाड़ा प्रभार लिया जाएगा । यदि दिन की पाली के बाद अर्थात सायं 16.00 बे के बाद उसका इस्तेमाल किया जाता है, तो प्रभार दिन की पाली में वसूल किए गए प्रभार से दोगुना होगा ।

(3) गोदी के लिए भाड़े की अवधि उस कैलेंडर तारीख के जब पोत को उतारने का कार्य शुरू किया जाता है, 0000 घंटों से कैलेंडर तारीख के जब गोदी का काम संपन्न करने के बाद उसमें से पानी की निकासी का कार्य समाप्त किया जाता है, 2400 घंटों तक की अवधि को हिसाब में लिया जाएगा ।

(4) शुष्क गोदी से कूड़ा-करकट हटाने का कार्य भाड़ेदार द्वारा किया जाएगा ।

(5) देय न्यूनतम प्रभार 2 कैलेंडर दिवसों के लिए होगा और बाद के दिन के किसी भाग को भी एक दिन गिना जाएगा।

(6) जब एक से अधिक पोत को गोदी से उतारा जाता है और उन्हें एकसाथ ही बाहर निकाला जाता है, तो गोदी का भाड़ा प्रभार पोतों के विस्थापन के आधार पर आनुपातिक रूप से वहन किया जाएगा ।

(7) गोदी में उतारने/निकालने के कार्य के दौरान और पोत के इसके अंदर/शुष्क गोदी के किनारे खड़े रहने की अवधि के दौरान यदि शुष्क गोदी को कोई हानि पहुंचती है, तो उसकी जिम्मेदारी भाड़ेदार की होगी और क्षति की लागत भाड़ेदार से वसूल की जाएगी । शुष्क गोदी का प्रयोग कर रहे किसी पोत को किसी भी कारण से गोदी में ठहरने के लिए उसकी कोई भी जिम्मेदारी/देनदारी केपीटी को नहीं होगी ।

(8) शुष्क गोदी में उतारने/उसके किनारे लंगर डालने के लिए किसी जलयान/जलयान के कर्मीदल को हुई किसी प्रकार की क्षति/हानि के लिए पत्तन जिम्मेदार नहीं होगा ।

(9) रविवार/अवकाश के दिन पोत को गोदी में उतारने/बाहर निकालने के लिए इस अनुसूची की क्रम सं० 1 पर निर्धारित दरों के 30% के बराबर की राशि का अतिरिक्त प्रभार लिया जाएगा ।

(10) भाड़ेदार द्वारा गोदी में उतारने/बाहर निकालने के कार्यों के लिए किए गए निवेदन को रद्द किए जाने पर इस अनुसूची के क्रम सं० 1 में निर्धारित प्रभारों की 50% राशि वसूल की जाएगी ।

यदि कार्य को रद्द करने के बारे में लिखित रूप में उक्त कार्य के लिए निर्धारित दिवस से एक दिन पूर्व 1400 बजे तक पूर्व सूचना दे दी जाती है, तो कोई अतिरिक्त प्रभार नहीं लिया जाएगा ।

यदि जलयान के ओटीबी अथवा लंगरगाह से गोदी में देर से पहुंचने के कारण गोदी में लाने और ले जाने का कार्य रद्द किया जाता है, तो 50% अतिरिक्त प्रभार नहीं लिया जाएगा, क्योंकि दी गई समयावधि के अनुसार यदि एक बार पोत ओटीबी अथवा लंगरगाह में पहुंच जाता है और गोदी के कार्य के लिए संकेत जारी कर दिया जाता है, तो पोत को शुष्क गोदी में लाना पत्तन की जिम्मेदारी होती है ।

(11) यदि केपीटी द्वारा गोदी में लाने/ले जाने के कार्य के दौरान टग, लांच आदि की सेवाओं का उपयोग शुष्क गोदी की अपेक्षानुसार किया जाता है, तो इसके लिए प्रभार नहीं लिया जाएगा ।

(12) शुष्क गोदी के लिए मांग प्रस्तुत करते समय भाड़ेदार शुष्क गोदी में पोत को रोकने की अनुमानित अवधि सहित जिसमें तारीख निर्दिष्ट की गई हो, पोत का अपेक्षित ब्योरा प्रस्तुत करेगा ।

(13) ऐसी स्थिति में, जब किसी पोत को नियमित अवधि, जिसके लिए पोत पहले से ही शुष्क गोदी में है, की समाप्ति से पूर्व शुष्क गोदी में रखना अपेक्षित हो, तो उसके लिए बाद वाले पोत से उस पर लागू भाड़ा प्रभार के 25% के हिसाब से उन दो दिनों अर्थात गोदी कार्य के दिन और पिछले दिन का प्रभार लिया जाएगा । तथापि, शुष्क गोदी को जरूरत वाले पूर्व पोत से उन दो दिनों के लिए बाद वाले पोत पर लागू भाड़ा प्रभार का शेष 75% प्रभार लिया जाएगा, जोकि उससे लिए जाने वाले सामान्य प्रभार के अलावा होगा । जैसे कि यदि किसी दूसरे पोत को गोदी में पहले से मौजूद पोत के रूकने के आठवें दिन शुष्क गोदी में लाया जाता है, तो मौजूद पोत से सातवें और आठवें दिन के लिए लागू दर का 25% के हिसाब से प्रभार लिया जाएगा और इस लागू दर का शेष 75% प्रभार शुष्क गोदी की मांग करने वाले पोत से उसके कार्य और रूकने की अवधि के लिए वसूल किए जाने वाले सामान्य प्रभारों के अलावा लिया जाएगा ।

(14) जब दो अथवा अधिक पोत शुष्क गोदी में रूके हुए हों और किसी कारण से उनमें से कोई पोत अन्य पोतों के साथ रूकने की नियमित अवधि की समाप्ति पर गोदी से ले जाए जाने के लिए तैयार नहीं है, जिस कारण शुष्क गोदी में ठहरे अन्य पोत अथवा पोतों को भी गोदी में रूकना पड़ रहा है, तो पत्तन पहले पोत से उगाहे जाने वाले सामान्य प्रभारों के अलावा रोकने की अवधि के दौरान बाद वाले पोत अथवा पोतों पर लागू भाड़ा प्रभार का 75% वसूल कर सकता है । लेकिन रोका गया अथवा रोके गए पोत, पोत के रूकने की अवधि के लिए लागू भाड़ा प्रभार का शेष 25% अदा करेगा/करेंगे ।

(15) लेकिन स्थिति यदि दूसरी हो जाए, जैसेकि गोदी में रूके किसी पोत को नियमित अवधि की समाप्ति से पूर्व गोदी से ले जाना अपेक्षित हो, तो शुष्क गोदी में रूके अन्य पोतों से रूकने की नियमित अवधि के अंतर्गत इन दो दिनों अर्थात कार्य के दिन और पिछले दिन के लिए लागू दर के 25% की दर से प्रभार लिया जाएगा और इन दो दिनों के लिए इस लागू दर का 75% निर्धारित तारीख से पूर्व गोदी से ले जाने की मांग करने वाले पोत से उससे लिए जाने वाले सामान्य प्रभार के अलावा वसूल किया जाएगा ।

8. **गोदी में आवागमन के लिए वाहनों पर प्रभार की अनुसूची**

मद सं०	वर्गीकरण	दर प्रतिदिन (रुपए)	दर प्रति माह (रुपए)	दर प्रति वर्ष (रुपए)
1.	बसें और लारियां	15.00	180.00	500.00
2.	टैक्सियां	7.50	75.00	20.00
3.	आटो-रिक्शा	6.00	30.00	100.00
4.	छकड़ा गाड़ियां	1.50	15.00	45.00
5.	चलते-फिरते कार्गो प्रबंध उपस्कर (मोबाइल क्रेनें, फोर्क लिफ्ट, एफईएल आदि)	20.00	500.00	--

टिप्पणियां :

(1) उस दिन को कैलेंडर दिन माना जाएगा, जो मध्य रात्रि से शुरू करके मध्य रात्रि तक होगा ।

(2) उपर्युक्त प्रभार ओओटी वाड़ीनार पर लागू नहीं होंगे ।

9. **जहाजों/नौकाओं से और उन तक कार्गो लाने और ले जाने के अलावा कार्गो प्रबंध के लिए विद्युत घाट क्रेनों को भाड़े पर लेने, यदि भाड़े पर लिया जाता है, के लिए प्रभारों की अनुसूची**

प्रति क्रेन प्रति घंटा	विदेशगामी	800.00 रुपए
	तटीय	480.00 रुपए

टिप्पणियां :-

(1) क्रेन के लिए की गई मांग को रद्द करने के लिए एक घंटे का लिखित नोटिस दिया जाएगा अन्यथा छुट्टियों को छोड़कर जिसके लिए 24 घंटे का नोटिस देना अपेक्षित है, जिसके न दिए जाने पर दो पालियों के प्रभार वसूल किए जाएंगे, आधी पाली के लिए निर्धारित प्रभार लिया जाएगा ।

(2) क्रेन सामान्यतः समय-समय पर यथा निर्धारित कार्य के घंटों के लिए उपलब्ध कराई जाएंगी । यदि मध्यावकाश में क्रेनों की जरूरत होती है, तो केपीटी अथवा उसके प्राधिकृत अधिकारी को काफी समय पहले उचित रूप से नोटिस दिया जाएगा और इन मांगों का अनुपालन अनिवार्यताओं और केपीटी के विवेक के अधीन किया जाएगा ।

(3) (i) क्रेन पर निर्धारित भार वहन क्षमता से अधिक भार नहीं रखा जाएगा ।

(ii) आयात की वस्तुओं का स्लिंग घाट पर सामान उतारने वाले किसी पोत के खुले फलक मुख (हैच-वे) के तहत सीधे तैयार किया जाएगा और किसी भी हालत में क्रेनों को कोमिंग के नीचे से वस्तुओं को हटाने के लिए नहीं लिया जाएगा ।

(iii) क्रेनों को अकेले ही प्रयोग किया जाएगा और कोई भी सामान उठाने के लिए यातायात प्रबंधक को लिखित अनुमति के बिना इसके साथ सामान उठाने वाला कोई अन्य उपकरण इस्तेमाल नहीं किया जाएगा।

(iv) जहाज का अधिकारी इस बात का ध्यान रखेगा कि पत्तन के क्रेन के साथ जहाज का कोई उपकरण प्रयोग नहीं किया गया है और इसमें कोई बाधा नहीं डाली गई है ।

(v) 1000 कि०ग्रा० से अधिक भार वाले सामान का विवरण पोत के मालिक द्वारा दिया जाएगा, जो गलत विवरण दिए जाने के कारण हुई सभी दुर्घअनाओं के लिए जिम्मेदार होगा ।

(vi) क्रेनें उपलब्ध होने पर ही इस शर्त पर सप्लाई की जाएंगी कि पत्तन क्रेन का प्रयोग करने पर होने वाली किसी भी प्रकार की हानि, क्षति अथवा खराबी के लिए जिम्मेदार नहीं होगा और इस तरह की हानि, क्षति अथवा खराबी की देनदारी उस पोत की होगी, जिसके लिए उस समय क्रेन अथवा क्रेनों का इस्तेमाल किया जा रहा है ।

(vii) पोत के मालिक अथवा उसके जहाजी कुली के निरीक्षण में ही किसी पोत से घाट पर माल को उतारा जाएगा । यह मास्टर अथवा स्वामी अथवा जहाजी कुली, इन पोतों से वस्तुओं को उतारने में आयातक की लापरवाही से जान, शरीर के किसी अंग अथवा संपत्ति को होने वाली हानि अथवा क्षति के लिए व्यक्तिगत रूप से जिम्मेदार होगा ।

(viii) घाट पर खड़े पोतों के मास्टर अथवा स्वामी और उनके जहाजी कुली जहाज के भागों में जहां कार्य हो रहा है, जो किसी भी तरह पत्तन के घाट अथवा अन्य संपत्ति प्रयोग से प्रत्यक्ष अथवा अप्रत्यक्ष रूप से जुड़ा है, प्रकाश की उचित व्यवस्था करने के लिए व्यक्तिगत रूप से और पृथक-पृथक रूप से जिम्मेदार होंगे । चूक होने पर वे किसी भी प्रकार के जान, शरीर के किसी अंग अथवा संपत्ति को होने वाली हानि अथवा क्षति के लिए संयुक्त रूप से पोत के प्रति जिम्मेदार होंगे ।

(ix) भाड़े पर ली गई घाट की क्रेनों का कार्य शुरू होने के बाद बिजली फेल हो जाने अथवा अन्य किसी कारण से जिसके लिए भाड़ाकर्ता उत्तरदायी नहीं है, यदि हर बार लगातार 30 मिनट अथवा अधिक की अवधि के लिए कार्य रूक जाता है, तो भाड़ाकर्ता कार्य के रूकने की अवधि के दौरान विदेशगामी पोत के संबंध में 70.12 रुपए प्रति घंटा की दर से और तटीय पोत के संबंध में 46.45 रुपए प्रति घंटा की दर से कटौती के लिए हक़दार होगा । इस प्रयोजन हेतु कार्य रूकने की 30 मिनट से अधिक की अवधि को घंटे के अगले चौथाई भाग तक पूर्णांकित कर दिया जाएगा ।

टूना पत्तन के लिए दरें

अनुसूची 1 - पत्तन देयताएं

क्र०सं०	विवरण	प्रति जीआरटी अथवा उसके भाग के लिए दर		लेवी की आवृत्ति
		विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)	
1.	10 जीआरटी और उससे अधिक के पोत (मत्स्यन नौकाओं को छोड़कर)	0.075	1.05	प्रत्येक प्रवेश पर देय
2.	10 जीआरटी और उससे अधिक के नौचालन पोत (मत्स्यन नौकाओं को छोड़कर)	0.045	0.90	

टिप्पणियां :-

(i) पत्तन देयताएं पत्तन सीमाओं में पोत की प्रविष्टि के समय इसकी स्थिति के आधार पर प्रभारित होंगी ।

अनुसूची II - बर्थ किराया भाड़ा प्रभार

क्र०सं०	विवरण	प्रति घंटा अथवा उसके भाग के लिए प्रति जीआरटी दर	
		विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)
1.	10 जीआरटी तक के पोत	निःशुल्क	निःशुल्क
2.	10 जीआरटी से अधिक के पोत	0.0019	0.03

अनुसूची III - बीचिंग प्रभार

क्र०सं०	विवरण	प्रति माह अथवा उसके भाग के लिए प्रति जीआरटी दर	
		विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)
1.	बीचिंग प्रभार	0.015	0.30

अनुसूची IV - घाट प्रभार

क्र०सं०	वस्तु का विवरण	यूनिट	तटीय कार्गो से भिन्न (रुपए)	तटीय कार्गो (रुपए)
क.	द्रव कार्गो			
	1. कच्चे तेल को छोड़कर भारी मात्रा में पीओएल	मी०टन अथवा उसका भाग	15.00	9.00
	2. बंकरों सहित अन्य द्रव कार्गो	मी०टन अथवा उसका भाग	15.00	9.00
ख.	शुष्क कार्गो			
	3. गंधक सहित उर्वरक और कच्ची सामग्री	मी०टन अथवा उसका भाग	15.00	9.00
	4. खाद्यान्न, अनाज, दलहन एवं तिलहन	मी०टन अथवा उसका भाग	7.50	4.50
	5. सीमेंट और क्लिंकर	मी०टन अथवा उसका भाग	12.00	7.20
	6. सभी रूपों में अयस्क और खनिज	मी०टन अथवा उसका भाग	11.25	6.75
	7. ग्रेनाइट और संगमरमर	मी०टन अथवा उसका भाग	15.00	9.00

8.	धातुएं (लौह/अलौह तथा धातु रद्दी जिसमें पाइप, प्लेट, कच्चा लौहा, कॉयल शीट और कोक शामिल है)	मी०टन अथवा उसका भाग	15.00	9.00
9.	पशु जिसमें, चूजा, भेड़ और बकरियां शामिल हैं	प्रत्येक	5.00	3.00
10.	पशु (उपर्युक्त के अलावा)	प्रत्येक	12.00	7.20
11.	पशु उत्पाद, अस्थि चूर्ण, खाली और स्टेम	मी०टन अथवा उसका भाग	7.50	4.50
12.	तेल की खली का चारा	मी०टन अथवा उसका भाग	7.50	4.50
13.	रद्दी कागज और अखबारी कागज	मी०टन अथवा उसका भाग	13.50	8.10
14.	निर्माण सामग्री और रेत	मी०टन अथवा उसका भाग	11.25	6.75
15.	कोयला और कोक	मी०टन अथवा उसका भाग	12.00	7.20
16.	इमारती लकड़ी और बांस	मी०टन अथवा उसका भाग	10.50	6.30
17.	पटसन और पटसन उत्पाद तथा नारियल-जटा उत्पाद	मी०टन अथवा उसका भाग	10.50	6.30
18.	कच्चे सूत सहित कपास	मी०टन अथवा उसका भाग	9.00	5.40
19.	नमक	मी०टन अथवा उसका भाग	2.50	1.50
20.	चीनी	मी०टन अथवा उसका भाग	7.50	4.50
21.	एस्बेस्टस	मी०टन अथवा उसका भाग	9.00	5.40
22.	संश्लेषित राल और लकड़ी का गुदा	मी०टन अथवा उसका भाग	15.00	9.00
23.	हथियार, गोला-बारूद, विस्फोटक और रक्षा सामग्री	मी०टन अथवा उसका भाग	18.00	10.80
24.	सोडा क्षार, एचडीपीई आदि सहित शुष्क रसायन	मी०टन अथवा उसका भाग	10.50	6.30
25.	अन्य अविनिर्दिष्ट वस्तुएं	मी०टन अथवा उसका भाग	15.00	9.00

टिप्पणियां :-

(i) ब्रेक बल्क कार्गो के लिए पत्तन श्रमिकों की आपूर्ति के लिए उपर्युक्त दरों के अलावा 15 रुपए प्रति मी०टन का प्रभार लिया जाएगा ।

(ii) घाट प्रभार वास्तव में निर्यात की गई वस्तुओं पर वसूल किया जाएगा ।

(iii) लंगरगाह/नौतल और लंगरगाह अनुसूची में किसी कार्गो को 'अविनिर्दिष्ट श्रेणी' में वर्गीकृत करने से पूर्व यह जानने के लिए कि क्या कार्गो को उन अनुसूचियों में उल्लिखित किसी एक विशिष्ट श्रेणी के तहत वर्गीकृत किया जा सकता है, संबंधित सीमाशुल्क वर्गीकरण को ध्यान में रखा जाएगा ।

अनुसूची V - किराया शुल्क

क्र०सं०	विवरण	प्रति माह अथवा उसके भाग के लिए प्रति 10 वर्गमीटर अथवा उसके भाग के लिए
1.	खुले स्थान के लिए	7.50
2.	ढके हुए स्थान के लिए	48.00
3.	जहाज पर टिम्बर का संचयन	प्रति दिन अथवा उसके भाग के लिए प्रति 10 वर्गमीटर अथवा उसके भाग की दर (रुपए) 1.50

अनुसूची VI - ट्राली किराया प्रभार

क्र०सं०	वस्तु का विवरण	प्रति दिन अथवा उसके भाग के लिए दर (रुपए)
1.	ट्राली किराया प्रभार	15.00

सामान्य टिप्पणी :-

(i) जिस समय कोई विशेष दर उपलब्ध नहीं होती है, तो उस समय कंडला में तद्नुरूप मदों के लिए निर्धारित दरें लागू होंगी, बशर्ते कि टूना पत्तन पर प्रस्तुत सेवाए/प्रदान की गई संबंधित सुविधाएं कंडला पत्तन की सेवाओं/सुविधाओं के समतुल्य हों।

(ii) टूना पत्तन पर सेवाएं प्रदान करने की शर्त वही होंगी, जो कंडला की तद्नुरूपी सेवाओं के लिए निर्धारित हैं, बशर्ते कि तुलनीय सेवाएं पेश की जाएं/सुविधाएं मुहैया कराई जाएं ।

(iii) बिल की समग्र राशि को अगले उच्चतर मूल्य के रुपए में पूर्णांकित किया जाएगा ।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 12th June, 2007

No. TAMP/67/2005-KPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal of the Kandla Port Trust for general revision of its Scale of Rates as in the Order appended hereto.

Case No. TAMP/67/2005-KPT

The Kandla Port Trust ---- **Applicant**

ORDER

(Passed on this 15th day of May 2007)

The Scale of Rates (SOR) of the Kandla Port Trust (KPT) was last revised in April 2002. Based on the two year tariff validity cycle followed at that time, the SOR fell due for revision in April 2004. Subsequently, this Authority while approving the rates for operations at Tuna advised KPT to submit its comprehensive proposal for review/revision of rates by June 2005. In November 2005, KPT filed a proposal for comprehensive review of its SOR. While formulating the proposal KPT has considered the following:

(i). The operating cost has increased by 23.68% after the rate revision of 2002 mainly due to increase in depreciation, expenditure on dredging and increase in operating and maintenance cost.

(ii). The surplus/ deficit position for 2002-03 to 2004-05 with 15% return on investment is as under:

(Rs. in crores)

	Including Estate Activity			***Excluding Estate Activity***		
Particulars	**2002-03**	**2003-04**	**2004-05**	**2002-03**	**2003-04**	**2004-05**
Kandla Division	(-)51.25	(-)77.91	(-)58.58	(-)24.33	(-)77.08	(-)66.65
Vadinar Division	51.76	46.95	38.97	51.76	46.95	38.97
Port as a whole	0.51	(-)30.96	(-)19.61	27.43	(-)30.13	(-)27.68

(iii). Kandla division shows a deficit of Rs.66.65 crores in 2004-05 requiring a rate hike of 41.94%.

(iv). Considering the principle of what the traffic can bear and the competitive rates offered by private ports owned by GMB and other minor ports at Mundra and Sikka and keeping in mind the TAMP guidelines to phase out cross-subsidization, the activity-wise rate increase proposed is as under:

(Proposed hike in tariff in %)

Sr. No.	**Activity**	**Kandla division**	**Vadinar division**
1.	Cargo handling activity	15%	NIL
2.	Port dues	15%	15%
3.	Pilotage	15%	15%
4.	Berth hire	50%	15%
5.	Misc. charges	15%	15%

(v). 9.7 MT of cargo have been handled at various minor ports in Gujarat in 2004-05 and 59% of it has been handled at the closest competitive ports of Mundra and Sikka mainly comprising of fertilizers, food-grains, metal, scrap, salt, sugar, coal, crude and POL products. For these commodities and for a few others, differential tariff hike in wharfage is proposed instead of a flat increase of 15%. No hike is proposed in wharfage on fertilizer and coal. On ores and minerals the wharfage is proposed to be reduced by 11%. Wharfage on food-grains, metal scrap, sugar and oil cake is proposed to be increased by 33%, on metal by 60%, on timber by 80% and on other commodities by 14%.

(vi). No revision is proposed in the POL rates at Kandla and on Crude at Vadinar.

(vii). 15% hike proposed in the rates of storage charges in view of the investment of Rs.60 crores envisaged during the ensuing two years on additional infrastructure facility.

(viii). 50% increase proposed in the berth hire charges at Kandla division in view of the investment of Rs.76.18 crores already made after the rate revision in 2002 (Rs.43.72 crores on berths and Rs.32.46 crores on cranes) and Rs.155 crores proposed to be invested on cranes and two berths.

(ix). Tariff revision is expected to generate an additional revenue of Rs.30.43 crores per annum.

2.1. In its proposal the KPT had furnished projections for only 2005-06 and 2006-07. Cost statements filed by it were not found to be complete since the revised tariff guidelines prescribe tariff validity of three years and for determining the extent of revision to be allowed the cost position of the next three years i.e. 2006-07, 2007-08 and 2008-09 is a pre-requisite. KPT had also not furnished a separate cost statement for Vadinar division. Further, the proposal was not accompanied with a draft of the proposed SOR with relevant terms and conditions. Since the proposal filed by KPT was not complete in all respect the port was requested under letter dated 6 December 2005 to furnish the relevant updated cost statements including projections for the years 2006-07 and 2007-08, cost statements for Kandla and Vadinar divisions, cost statement excluding estate activity and the additional income estimated due to the proposed tariff revision.

2.2. Even though the Port has claimed that the proposal is expected to generate average additional revenue of Rs.30.43 crores per annum, the cost statements furnished revealed the following activity-wise position:

(Rs. in Crore)

Sr. No.	Activity	Additional income		
		2006-07	2007-08	2008-09
1	Cargo handling	10.92	14.80	23.35
2	Port & Dock	22.46	21.69	29.18
3	Railway	00.00	00 .00	00.00
4	Land & Bldg.	02.95	03.25	03.73
	Total	**36.33**	**39.74**	**56.26**

3. The KPT furnished the relevant cost statements under its letter dated 20 December 2005. On 27 December 2005, the proposal was registered as a tariff case and in accordance with the consultative procedure prescribed, it was forwarded to the user organisations seeking their comments. The comments as and when received from the user organisations were forwarded to the KPT for remarks. KPT has responded to the comments of few user organizations.

4. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, KPT was requested to furnish the following information/clarification on various points vide our letter dated 9 June 2006. The KPT has furnished its reply vide letter 20 October 2006.. Some of the main queries raised by us and the reply furnished by KPT thereon are tabulated below:

Sl.No.	Queries raised by us	Reply received from the KPT
A). General		
1.	At the time of last general revision of the scale of rates in April 2002 review of tariff was based on the projections for 2002-03 and 2003-04. Kindly furnish an analysis of variations	Statement showing an analysis of variations of actual physical and financial performance with reference to the projections for the year 2002-03 & 2003-04, duly explaining the reasons for such variations is submitted below:

	of actual physical and financial performance with reference to the projections relied upon at the time of deciding the present comprehensive revision of charges, duly explaining the reasons for such variations.	(Rs. in lakhs) 2002-03: Targetted / Achieved; 2003-04: Targetted / Achieved Traffic (in MMT): 36.98 / 40.63 / 40.00 / 41.52 Operation Income: 198.92 / 211.97 / 223.03 / 210.91 Operation Exp.: 96.80 / 104.65 / 104.43 / 124.48 Misc. and Adm. Overheads: 33.40 / 37.55 / 35.74 / 41.08 Finance and Misc. Income: 3.39 / 5.07 / 3.39 / 21.24 Finance and Misc. Exp.: 10.42 / 39.73 / 11.20 / 25.32
2.	Clauses 5.9 & 6.8 of the revised tariff guidelines stipulate that tariff should be linked to benchmark of the levels of productivity. The present proposal however does not indicate anything about the productivity levels to be maintained for various operations/services. Kindly elucidate in this respect.	It will be difficult to quantify the operational efficiency achieved by each asset developed or each measure taken Due to addition high capacity cranes the average tonnage handling has been increased. Due to higher rate of handling turn around time of the ships have decreased leading to decongestion of ships at faster movement.
3.	The ports have been allowed to charge lower rates and / or allow higher rebates / discounts if they so desire. Kindly indicate item wise details of reduction in tariff and higher rebates/discounts allowed, if any, and the effect of such steps on traffic growth.	The following rebates and concessions have been allowed against the notified tariff in Kandla Port. (i). The project cargo of M/s. Bharat Heavy Electricals Ltd. (BHEL) has been allowed rebate in wharfage varying from 0.05% to 0.15%. (ii). The container vessels are accorded ousting priority/fixed window at this Port. Instead of collecting the ousting priority charges as per the Scale of Rates, the Port is collecting additional berth hire charges i.e. double the normal berth hire charges. On account of the above rebates/concessions, the project cargo and containers have been retained at Kandla Port instead of getting diverted to the nearby Ports. It is difficult to quantify and differentiate the percentage of increase on account of rebate and on account of normal cargo growth.
4.	A brief note on surplus manpower, if any, may be furnished and allocation of expenditure on such manpower explaining keeping in mind clause 2.6.1 of the revised tariff guidelines.	So far Kandla Port Trust is concerned there is no surplus manpower.

5.	As per clause 2.6.2 of the revised tariff guidelines it is necessary to conduct time and motion study of different operations and regularly adjust manning scales/datum accordingly after due process of law. The action taken in this respect may kindly be informed. Please indicate when the existing datum for different commodities was fixed.	In Kandla Port Trust no time and motion study has been conducted as a project, however principles of motion study which is one of the techniques of motion studies is being followed as a practice and efficiency parameter. Higher capacity cranes matching to the ergonomics are constructed resulting into no loss of man days. In storage management the movement of the cargo is observed strictly and utilization of space to the extent maximum. Motion studies in the form of motions of the different vehicles and equipments in the port area are observed and controlled. In the absence of any Container Terminal at Kandla Port time study may not be insisted for the purpose of tariff revision. Regarding manning scale/datum it is stated that the same is not adjusted since the matter of manning scales was pending before the National Tribunal. Now, since the Tribunal has passed its award, necessary steps would be initiated for revision of manning scale and datum. The existing datum for different commodities was fixed in the year 1979 and the same was revised in the year 1984. The next revision of datum is under process.
6.	In para 9 (ii) of this Authority's order dated 8 April 2002 in Case No.TAMP/114/2001-2002 it has been stated that it will be useful for the Port Trusts to consult their users at the proposal formulation stage itself so that the market response can also be built into the proposed tariff. Kindly communicate whether the trade has been taken confidence about the rate revision proposal.	No extensive consultation was made with the Port Users. Various associations of Port Users have been asked to give suggestions regarding rates and conditionalities and some of their suggestions have been considered before making the proposal.
B) TRAFFIC		
1.	The TEUs handled in 2004-05 as per Form –II(A) is 180463; Import 101066 and Export 79397. As per the Adm. Report 2004-2005 (Statement No. 6 page 21) the TEUs handled works out to 149255. Minor variations are also seen in respect of total imports, total dry cargo and total cargo handled at Kandla when compared with the figures shown in the Administration Report 2004-05. Kindly furnish the correct traffic including container traffic	The break up of total traffic handled at Kandla Port from 2002-03 to 2004-05 with regard to : Dry cargo, liquids, containerized cargo, Crude oil at Vadinar, transshipment, etc. is indicated below: **(Figures in MT)**

		2002-03	2003-04	2004-05
	KANDLA			
	Import	8753396	9512908	12614977
	Export	10373588	10308182	9544961
A	Total (Kandla)	19126984	19821090	22159938
B	Vadinar	21483957	21566909	18771848
C	Transhipment	21973	134834	619345
	Total (A+B+C)	40632914	41522833	41551131
	KANDLA			
	Dry (excl container)	11149738	11135233	11375236

	handled from 2002-03.		Liquids	5751825	6279951	8030732
			Containers	2225421	2405906	2753970
			Total TEU	(157264)	(170035)	(180917)
			- Import	(80216)	(89369)	(101255)
			- Export	(77048)	(80666)	(79662)
		A	Total (Kandla)	19126984	19821090	22159938
		B	Vadinar	21483957	21566909	18771848
		C	Transhipment	21973	134834	619345
			Total (A+B+C)	**40632914**	**41522833**	**41551131**

2.	Kindly clarify whether the traffic projections are in the line with the projections in the 5 year/annual plan and the current/expected growth as stipulated in annual plan and the current/expected growth as stipulated in clause 2.5.1 of the revised tariff guidelines. If there is any deviation the reasons therefore need to be explained	Yes, traffic projections are in line with projections in Annual Plans, Budget etc. However capacity generation in future and economic growth etc. have also been considered while making traffic projections.
3.	Kindly furnish the commodity wise traffic figures of 2005-06 updated with reference to the actuals and projections for the future three years revised in the light of Budget Estimates and the target fixed by the Ministry. Kindly explain clearly the basis on which the traffic projections have been made for the ensuring years.	A Statement showing the Commodity Wise actual traffic figures of 2005-06 and projections for the future three years is submitted. The traffic projections has been estimated based on the indications given by the Port Users and the trend of traffic handled during previous years, capacity increase, economic growth etc.

	Actuals		Projections	
	Targetted 2005-06	**Achieved 2006-07**	**Targetted 2007-08**	**Achieved 2008-09**
Liquid Import at Kandla	74.71	81.00	81.56	84.29
Dry import at Kandla	67.81	97.49	100.10	125.36
Liquid Export at Kandla	9.91	22.37	23.61	25.12
Dry Export at Kandla	91.83	88.81	84.90	129.64
Import Vadinar	204.92	22.23	230.00	231.00
	449.18	**509.90**	**520.17**	**595.41**

4.	The number of vessels and the GRT of such vessels proposed to be handled with break up of foreign-going and coastal need to be furnished.	The statement showing the number of vessels and the GRT of such vessels proposed to be handled with break up of foreign going and coastal is submitted below:

GRT	2006-07		2007-08	
	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
0-10000	271378	436619	1631042	436619
10000-30000	576679	89428	803349	89428
30000-60000	2544173	-	-	-
Total GRT	3392230	526047	2434391	526047
No. of vessel	168	72	249	72

GRT	2008-09		2009-10	
	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
0-10000	1635433	436619	230556	436619
10000-30000	805512	89428	489930	89428
30000-60000	-	-	2161458	-
Total GRT	2440945	526047	2881944	526047
No. of vessel	249	72	143	72

C) FINANCIAL/COST STATEMENT

1.	Separate cost statements for Kandla Division, Vadinar Division and Port as a whole for various activities and sub-activities duly reconciling the figures with the Annual Accounts/Revised Budget Estimates may be submitted. A separate cost statement for liquid cargo handling activity at Kandla may also be furnished. The basis on which the expenditure has been apportioned in the cost statements between Kandla and Vadinar Divisions may also be furnished.	Separate Cost Statement for Kandla Division, Vadinar Division & Port as a whole for various activities and sub-activities is submitted. Cost Statement for Liquid Cargo Handling Activity at Kandla is also furnished. Figures are based on actual amount booked for Kandla & Vadinar Division as separate accounts are maintained for Kandla & Vadinar Division.
2.	Please furnish a statement indicating the variations in the income expenditure and capital employed estimated for the years 2002-03 and 2003-04 at the time of the last general revision vis-à-vis the actual for these two years. Also carry out an analysis and explain the reasons for variations, if any.	Statement indicating the variations in the Income, Expenditure and Capital Employed estimated for the year 2002-03 & 2003-04 at the time of general revision viz-a-viz the actual for these two years along with reasons for variations is furnished.
3.	A cost statement in the prescribed format may also be drawn up for the years 2002-03 to 2005-06 to quantify the surplus/deficit after accounting for the admissible expenditure and permissible return. These details may be furnished in Form – 7 of the revised cost formats.	Cost Statement in Form–7 of the revised cost formats for the year 2002-03 to 2005-06 is furnished.
4.	(i). The cost statement for 2005-06 may be drawn up based on actuals and the estimates for 2006-07 may be updated. Consequent adjustments, if any,	The Cost Statement from 2002-03 to 2008-09 based on actuals has been furnished.

	in the cost statements for 2006-07, 2007-08 and 2008-09 may be carried out.	
	(ii). Since the year 2006-07 has already commenced and the prescribed tariff validity period is 3 years, the revised tariff to be approved may spill over to the year 2009-10. Cost estimates for 2009-10 may, therefore be furnished.	Cost Estimates of the year 2009-10 is furnished.
5.	The Annual financial implication of the tariff proposal, category-wise for the current year and for the subsequent years may also be furnished.	The Annual financial implication of the tariff proposal, category-wise for the current year and for the subsequent years is furnished.
6.	A copy of the current MOU entered into with the Ministry may be forwarded.	A copy of current MOU entered into with the Ministry is submitted.
7.	Detailed computation of income estimation duly considering individual tariff items may be furnished.	Computation of Income Estimation considering individual tariff items is submitted.
8.	Please furnish the analysis of average dwell time of cargo and containers for the past two years. Average dwell time considered for estimating the demurrage and storage income for the years 2006-07 to 2008-09 may be indicated.	The Dwell time for: (a). Dry bulk – Import is 13.10 days, export is 13.80 days, (b) Break bulk – Import is 13.00 days, export is 11.30 days. (c) In case of containers, since 80% of containers are presently being handled by C.W.C. – C.F.S., the dwell time is split up as indicated below: - At C.W.C. – C.F.S.: The Dwell time of Import containers is 5.00 days, and 0.70 days for export containers. Moreover, 95% of Import containers are delivered within 3 days and 100% of export containers are cleared within 24 hours. - At Kandla Port: As per license agreement, between Kandla Port and Central Warehousing Corporation (C.W.C.), C.W.C. has to move import containers within 72 hours, but it normally takes 1 to 2 days, for the same. The export dwell time of containers at Port is also 1 to 2 days. The above details of Average Dwell time also considered for estimating the demurrage & storage income for 2006-07 to 2008-09.
9.	The foreign exchange rate considered for computation of dollar denominated tariff may be indicated. The estimation may also be updated with reference to the prevailing exchange rate. The additional income on account of fluctuation of foreign exchange rate may also be estimated and included in the income statement	So far as foreign rates are concerned they have been given 15% hike to the present rate instead of giving rise in the rupee rate and then converting into dollar rate. Thus the foreign exchange variations have not been considered in a direct way.

10.	The treatment given to the income realizable by KPT from the BOT contracts awarded is not clear. The break up of such income receivable under different heads (viz. royalty/revenue share, lease rental, upfront etc.) may be furnished. It is understood that KPT has already awarded a BOT concession for operation of Container Terminal. The income expected to accrue on this account may also be furnished and included in the cost statements. In this regard, clause 2.8.3 of the revised tariff guidelines may be referred to.	There is no surplus labour and hence there is no question of application of revenue share to the surplus labour. No Escrow Account for the purpose of creation and / or modernization of the Port infrastructure facilities is being maintained as there exists no such clause when the award of these BOT Projects took place at KPT (these projects are IFFCO Jetty, ESSAR, SPM, CFS & Container Terminal now). Further lease rental income, upfront income is being deposited under the concerned income code of lease rent. Royalty income received from CWC for CFS at Kandla is being deposited under the Misc. Income Head. Details of payment made by CWC for the Container Freight Station at Kandla is submitted. So far as development of Container Terminal is concerned estimate for royalty revenue cannot be given at this juncture, as the proposal of applicable charges/ a rate of M/s. ABG will be available once the same are notified by TAMP. The proposal has been submitted by M/s. ABG to TAMP. Upfront fees received Rs.100 million has been deposited under miscellaneous charges. License fees schedule is submitted.
11.	In the cost statement – Kandla (ANNEX-II) the expenditure for the year 2006-07 relating to all the services, viz. cargo handling and storage, port and Dock facility, Railway working, Estate rentals, Township and Management and general administration overheads is estimated to increase uniformly by 10% over the 2005-06 actuals. The expenditure for the year 2007-08 is estimated to increase by about 15% over the previous year 2006-07. Likewise, the expenditure for the year 2008-09 is estimated to increase by about 10% over the previous year 2007-08. In fact, there is about 4% decrease in traffic estimated to be handled for the year 2006-07 at Kandla division over the previous year (From 259.93 lakh tones to 250 lakh tones). Having regard to this fact and also recognizing that as per clause 2.5.1 of the revised tariff guidelines the escalation in the expenditure projections should be with reference to the current	Cost Statement for 2006-07 to 2008-09 has been revised considering 4.5% escalation and 15% escalation in salary & in the year 2007-08 as the wage revision is due from the year 2007.

	movement of whole sale price index for all commodities which is reported at 4.47% (rounded off to 4.5%) for the year 2005-06, the escalation in cost considered by the KPT beyond the stated level need to be justified particularly with reference to actuals of wage cost, fuel, stores and repairs and maintenance.	
12.	The income from Lease & Rentals and Township has been estimate disproportionately for the year 2005-06 (Rs.21.71 crores) when compared to that of 2004-05 (Rs.12.89 crores) The reasons therefore may be furnished. Kindly furnish the actual income for 2005-06 and the adjusted estimated income for subsequent years.	The figures regarding the income from Lease & Rentals and Township appears to be wrongly taken as actual income of Lease & Rental and Township for the year 2004-05 is Rs.21.71 crores and Rs.12.89 crores is the actual income for the year 2003-04. The actual income for the year 2005-06 is Rs.11.94 crores.
13.	The break up of the components included under the head Finance and Miscellaneous Income (FMI) and Finance and Miscellaneous Expenditure (FME) for the years 2004-05 to 2008-09 may be furnished.	Finance & Misc. Income has not been considered in Cost Statement. Only retirement benefits/ex-gratia payments and write off losses are being considered in Finance & Miscellaneous Expenditure, year wise break of which is furnished as below: FINANCE AND MISCELLENOUS EXPENDITURE (Rs. in crores) [see table below]
14.	Kindly clarify whether the estimated expenditure on PF, Pension and gratuity represents annual contributions to the Pension/Gratuity Fund based on actuarial valuation or the actual/estimated disbursements during the years. If it represents the annual contribution, please furnish the details of pension fund position and a copy of the actuarial valuation.	Yes, the estimated expenditure on PF, Pension and gratuity represents annual contribution to the pension/gratuity fund based on the actuarial valuation. The details of pension fund position and a copy of the actuarial valuation is submitted.
15.	Please confirm that one-time expenses like arrears in	It is confirmed that one time expenses like arrears in wages/pension, VRS compensation etc are not included in the

	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
Retirement Benefit/ex-gratia payment	10.03	4.75	4.96	5.19	5.42
Write off losses	3.02	0.08	0.08	0.09	0.09
TOTAL	**13.05**	**4.83**	**5.04**	**5.28**	**5.51**

	wages/pension, VRS compensation, etc. are not included in the cost statements for traffic revision as per clause 2.5.2 of Revised Tariff Guidelines.	Cost Statement for traffic revision.
16.	The basis of apportionment of the Finance and Miscellaneous Income, Finance and Miscellaneous expenditure and management and general overheads to the main activities/sub activities may be furnished. Also confirm whether it is in line with the General instructions given in form 4A of the revised cost formats, if not the reasons for variations may be explained.	The basis of apportionment of the Finance and Miscellaneous Income, Finance and Miscellaneous expenditure and management and general overheads to the main activities/sub is furnished. It is confirmed that the basis of above apportionment is in line with the general instructions given in the Form 5-A of the revised cost formats.
17.	Please confirm whether the depreciation has been computed as per clause 2.7.1 of the revised Tariff guidelines i.e on straight line method following the life norms adopted as per the companies Act. If not, please make necessary modifications in the estimation duly complying with the revised Tariff Guidelines. Also make suitable modifications in the estimation of net fixed assets, capital employed and the return thereon.	Yes, depreciation has been computed on straight line method based on the life of the assets. However, life norms has been adopted as fixed by Ministry of Shipping, RT&HW.
18.	It has been seen that interest on loan is deducted as expenditure and Return on Capital Employed (ROCE) is claimed on full capital employed. This involves double counting of interest. The interest element may be excluded from the cost statements.	Minor interest amount of Rs.15.00 lakhs has been apportioned to all activities which has no major impact on cost, however as directed the interest element is excluded from the Cost Statement.
19.	A list of assets likely to be completed and commissioned during the years 2005-06, 2006-07, 2007-08 and 2008-09 may be furnished for each activity. Details of project/feasibility reports relied upon for taking such investment decisions along with the summary of the recommendations contained in those reports may be furnished for perusal. Please furnish the	A list of assets likely to be completed and commissioned during the year 2005-06, 2006-07, 2007-08 & 2008-09 for each activity/sub-activity is submitted. Details of project feasibility report (Standing Committee Notes)) relied upon for taking such investment decision along with the summary recommendations contained is furnished.

	present status of execution of the proposed projects, which are included in capital employed for consideration.	
20.	Kindly confirm that only those assets which have been fully commissioned and in use have been included in the net block and the assets which have been disposed off or decommissioned have been excluded from the Net Block.	It is confirmed that only those assets which have been fully commissioned and in use have been included in the net block and the assets which have been disposed off or de-commissioned have been excluded from the net block.
21.	Kindly classify the schedule of fixed assets in terms of business assets, business related assets and social obligation assets in terms of Clauses 2.9.5, 2.9.7 and 2.9.8 of the revised tariff guidelines and compute the ROCE as applicable.	The fixed assets have already been classified in terms of business assets, business related assets and social obligation assets as per revised tariff guidelines and ROCE has also already been computed accordingly. The list of such assets is submitted.
22.	Reduction in unit operating costs, if any, additional traffic / business projection, improvement in operational efficiency on account of each of the proposed additions to the gross block vide clause 2.6.3 of the revised tariff guidelines may be indicated.	Looking to the huge traffic that is going to generate at this Port during next few years and present surge in the traffic at Kandla, various projects like construction of berths, barge points, godowns, cranes, dredging of the channel, etc. have been taken to off set the congestion. Thus the measures are taken to improve the efficiency to deal with the situation and not vice versa i.e. to increase the efficiency to attract cargo. Various measures other than addition of infrastructure have been taken by the Port like allowing weigh bridges, bagging plants and cargo handling equipment by Private people for their own cargo, maximum utilization of storage place, easy movement of the cargo without obstructions, formulation of berthing and storage policies, night navigation etc. In view of above it will be difficult to quantify the operational efficiency achieved by each asset developed or each measure taken.
23.	It is observed that while computing Working Capital, Sundry Debtors, Stores Inventory, and Cash and Bank Balances have not been considered according to the limits specified in clause 2.9.9 of the revised guidelines for tariff fixation. Kindly recalculate the figures adhering to the limits specified in the guidelines.	As per clause 2.9.9 of the revised guidelines for tariff fixation, limit on inventory for capital spares has been prescribed as one years average consumption and in case of other items of inventory the limit has been fixed 6 months average consumption of stores excluding fuels. In this regard it is stated that if the inventory is considered according to the above limits, the amount of stores inventory will come more than the amount mentioned in our balance sheet. That means inventory considered in working capital is within the limits specified in clause 2.9.9 of the revised tariff guidelines. Further in revised guidelines limits for sundry debtors balances has been prescribed as two months estate income and railway terminal charges payable by Indian Railways. In this regard it is stated that so far as Kandla Port Trust is concerned, sundry debtors not only includes estate debtors but also includes outstanding recovery from shipping agents

		for the services provided to them. If the calculation of working capital is done based on TAMP's guidelines then working capital figure for Kandla Port comes in negative as the figures of debtors comes very less (than the actual) having an overall impact on current assets. Hence the sundry debtors balances are not in accordance with revised guidelines of TAMP.
24.	Berth hire charges have bee proposed to be increased by 50% as the port has made investment of Rs. 76.18 crores on berth and cranes after May 2002 and another Rs. 155 crores are proposed to be invested on cranes and 2 berths in the coming two years. The rationale of increasing the charges for all the berths by 50% may be justified. If the facilities at few berths have been improved and cranes installed thereat, it will be in order to prescribe separate rates for such berths.	All the berths at KPT are in straight line of 2 kms (approx.) and all berths are being used to handle all types of cargo. Hence the berth hire charges have been made uniform for all berths in case of Kandla Port. All these berths can be classified as crane berth & non-crane berth & such classification exists in the proposed scale of rates with a facility of rebate for non-crane berth.
25.	Storage charges (open and covered) have been proposed to be increased by 15% considering the investment of Rs.60 crores and development of additional areas behind cargo berths. Kindly state whether commensurate to the investment made there is corresponding addition to the storage / warehousing income.	Due to increase in steel and cement cost, the cost of construction of godowns has gone up drastically and present storage charges may not be able to recover ROCE, hence 15% increase has been proposed in Storage Charges. Yes, commensurate to the investment made there is corresponding addition to the storage / warehousing income.
26.	The basis of apportionment of capital employed i.e. net fixed assets and working capital amongst various activities and sub-activities may be indicated.	Capital Employed includes net assets + working capital. Assets are being allocated to the relevant activity. Whereas working capital are allocated on the basis of assets of each activity.
27.	The assessed capacity of the Port during the years 2006-07, 2007-08 and 2008-09 duly considering the additional capital investment envisaged and productivity improvements anticipated may be furnished along with detailed computation.	The present capacity of the port during 2005-06 is 44.85 MMT. The following table gives the information of addition of year wise capacity by taking the projects during next three years:

Sr. No.	Name of the Scheme	Expected Capacity Addition (In Million Tonnes)		
		2006-07	2007-08	2008-09
1	Construction of 12th Cargo Berth including Back-up area & setting up of state-of-art –			7.20

	Container Terminal through BOT at 11th & 12th Cargo Berth with back up area of 40 hectares			
2	Setting up of marine terminal by M/s. VOTL at Vadinar for M/s. Essar oil Ltd.	12.00		
3	Modification of Bunder Basin for barge handling.	0.30		
4	Construction of 13th to 16th Cargo Berth at Kandla on BOT Basis including mechanization.			8.00
5	Creation of Berthing and allied facilities off Tekra near Tuna (outside Kandla Creek) (On BOT Basis)			5.00
6.	Procurement of Wharf Cranes	0.70		
7.	Strengthening of Berth No. 1 to 6		0.70	0.70
8.	Procurement of 5 Nos. ELL Wharf Cranes			2.00
	TOTAL	13.00	0.70	22.90

Productivity improvement by taking up the above projects is in terms of reduction in the port congestion (pre-berthing detention of vessels).

The ship berthdays of dry cargo during 2005-06 were 3684.897 as against 330 x 11 berths = 3630 showing the berth occupancy of 101.51%.

The number of shipdays lost during 2005-06 was 1551.966 in case of dry cargo berths which is on account of pre-berthing detention. This loss has a direct bearing on the national exchequer. As per the analysis by construction of one berth, there will be saving in the ship cost i.e. demurrage of Rs. 27.56 crores per annum by adding one berth of 2 MMT capacity.

Due to addition of high capacity cranes the average tonnage handling has been increased from 1500 tons/crane/day to 4500 tons/crane/day. Due to higher rate of handling turn around time of the ships has decreased leading to decongestion of ships at faster movement. However, figures reveals that still due to huge surge of traffic at Port, the

		productivity/efficiency of the port is not showing upward trend.
28.	In the cost statement for pilotage activity the dry docking expenditure has been included. The reason therefore may be furnished. In the same cost statement Rs.2160 lakhs and Rs.2376 lakhs have been shown as Tug cost for 2007-08 and 2008-09 respectively. Kindly clarify whether these amounts included are the operating costs of tugs.	Pilotage activity includes operation and maintenance of pilot, mooring launches. The above launches are dry docked hence dry dock expenses have been allocated to the Pilotage activity on the basis of number of days occupied by such launches. Further it is confirmed that Tug cost included in Pilotage activities are the operating cost of the tugs.
29.	In the cost statement for water supply to shipping for 2007-08, Rs. 5.63 lakhs have been shown as operating income. The operating expenses and apportionment M&A Overheads aggregate to Rs. 2.81 lakhs leaving a net surplus of Rs. 2.82 lakhs. Considering return on capital at 15% amounting to Rs. 244.13 lakhs the activity is shown as incurring a deficit of Rs. 241.40 lakhs. Kindly furnish the list of assets (Capital employed) falling under this service. The Kandla Port Stevedores Association, The Kandla Customs House Industry and The Federation of Port Users have uniformly stated that KPT does not supply water at all. Kindly react to the above statement.	The list of assets falling under the services water supply & shipping is submitted. It is true that KPT does not supply water at present which is due to shortage of water. However, it is the endeavour of the Port to supply water to visiting vessels. We also look forward for the possibility of getting the Narmada Water through Sardar Sarovar Nigam Limited (SSNL) in sufficient quantity. However there is no harm in keeping these rates in SOR. Hence the charges are proposed. As the Port is not supplying water at present, there is no implication to the trade.
30.	(a) As per the cost statement furnished by KPT the dry docking activity all along shows heavy deficit. The steps, if any taken/proposed to be taken by KPT to reverse the situation may be explained. The deficit on account of port owned craft and other commercial vessels may be segregated and furnished separately.	The Steel Floating Dry Dock is mainly used to cater to the requirements of the Port Crafts. Basically steel floating dry dock is the ancillary service to the port crafts to keep them in working conditions. Hence this cost is apportioned to the different launches based on their dry docking days. Simultaneously, whenever vacant slot is available on dry dock and depending on the suitability of the vessel, the vessels of other agencies are also dry docked. In case of outside agency vessels, hire charges are levied as per the Schedule of Charges for Steel Floating Dry Dock. Whatever revenue is earned from repair of the outside agency craft is treated as income and as per the costing principles the same is credited to the activity. In case of Port crafts no hire charges are calculated for use of Dry Dock and being the cost centre & not

<table>
<tr><td></td><td></td><td>the profit centre, dry dock is showing deficit. However, plans of KPT are on anvil to develop a full fledged dry dock at Kandla where private crafts will be repaired.

The percentage availability and utilization of Steel Floating Dry Dock during last three years is given below:
<table>
<tr><th>Year</th><th>Availability</th><th>Utilization</th><th colspan="2">Ship-days Occupancy</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td>On account of Private Crafts</td><td>On account of Port Crafts</td></tr>
<tr><td>2003-04</td><td>90.53%</td><td>89.70%</td><td>176</td><td>532</td></tr>
<tr><td>2004-05</td><td>98.60%</td><td>76.84%</td><td>195</td><td>341</td></tr>
<tr><td>2005-06</td><td>100.00%</td><td>95.30%</td><td>64</td><td>751</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td></td><td>(b). In the cost statement for dry docking activity, although rate increase is proposed the income has been estimated at the same level under 'with change in rate' and 'with out change in rate'. No dry docking miscellaneous income has been estimated for 2005-06 and 2006-07. Although depreciation has been provided the return on capital employed has been shown as nil. Kindly clarify.</td><td>Through oversight increase has not been proposed for dry docking activity. However same has been increased now. Further instead of separate estimation for dry dock dues and dry dock miscellaneous charges, a combined estimation for both had been done which has now been separately shown.

As the dry docking cost is directly allocated to different costs, the interest and return on capital employed has not been considered in this cost. Just for presentation, dry docking cost as per TAMP's Proforma is prepared.</td></tr>
<tr><td>31.</td><td>At the time of last general revision it was observed that the expenditure on repairs and maintenance of jetties and bunders had been allocated to cargo handling operations instead of Berth Hire activity. Likewise, dry dock expenses of fire float have been apportioned to cargo handling. It was assured by KPT at that time that this matter will be reviewed and if necessary rectification with prospective effect would be implemented. The action carried out in this regard may be informed.</td><td>The repairs and maintenance cost for jetties is the cost allotted for cargo handling activity as per KPT's Annual Accounts, which is as per Billimoria Report which is also approved by Govt. of India & Comptroller & Auditor General of India and also it is the expenditure on wharves. Hence instead of giving it to vessel related charges i.e. berth hire, it has been considered in cargo handling cost. Like wise dry docking expenses of fire float "Agnishanti" have been apportioned to general cargo handling and liquid cargo handling cost, based upon on the occupancy days of this craft. It is found that the services of fire float are mainly for the liquid cargo and general cargo.</td></tr>
<tr><td>32.</td><td>In para 9(xiv) of this Authority's order dated 8th April 2002 KPT has been advised to consider, at the time of next general revision, insurance cost while working out tariffs in respect of all equipment. Kindly inform the action taken in this regard.</td><td>As per the decision taken by IPA in its 125th meeting dated: 15.10.2005, KPT is on the job to take the insurance cover. Hence the effect of insurance in the cost not taken.</td></tr>
</table>

D. SCALE OF RATES.		
	Chapter – 1.	
1.	Definition – General: Clause (viii) has been introduced to define a 'container' for the purpose of Chapter – III. The intended definition excludes shippers own container. The rationale for making such exclusion may be explained and the details of charge levied on them may please be furnished. Further, a 'container' means the standard ISO container, capable for the transport and stacking of cargo and must be container spreader. Since the intended definition is for the limited purpose of Chapter-III it is suggested that this definition may be incorporated as a note in Chapter – III.	The shippers' owned container is supposed to be break- bulk cargo package including the container itself. Unlike the Liner Containers where the container is a separate unit, wharfage and demurrage etc. are charged on both the container and the cargo, by the Port authorities for shippers' owned containers. However, the Container Terminal at Kandla Port is likely to be commissioned by mid November, 2006. For the purpose of Container Terminal, the shippers' owned container is also a regular container like any other non-shippers'. owned containers. However, in the event of any shippers' owned container is handled at Kandla Port exclusive of the Container Terminal then the said container will be treated as cargo package. The charges on the container would be on ad-valorem, on the CIF value of the container because its delivery is taken by the consignee. It is pertinent to mention here that in case of shippers' owned container, the Bill of Entry is filed on the container also for its CIF value at the customs and the duty is also paid to Customs. Regarding suggestion of TAMP to include above definition as a note in Chapter –III, it is stated that since it is a definition it is included under Chapter-I under the head definitions.
2.	General Terms and Conditions: (i) Kindly incorporate the standard provision relating to recovery of dollar denominated tariff as prescribed under Clauses 2.19.1, 2.19.2, and 2.19.3 of the revised guidelines for tariff fixation by replacing the proposed clauses (iii) (a), (iii (b) and (iv).	As directed the standard provision related to recovery of dollar denominated tariff as prescribed under clause 2.19.1, 2.19.2 and 2.19.3 of the revised guidelines for tariff fixation has been incorporated by replacing the proposed clauses (iii) (a), (iii) (b) & (iv).
	(ii) Clause (v) : Since the rate of interest on delayed payments / refunds has to be 2% above the PLR of the SBI (refer clause 2.18.2 of the revised tariff guidelines) please revise the rate of penal interest clause accordingly.	As directed Penal Interest Clause has been revised as per clause 2.18.2 of the revised tariff guidelines.
	(iii) A general condition "User will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the port" may be incorporated.	As directed a general condition has been incorporated as a clause (vi) (e)
	(iv) Kindly confirm that the relevant conditionalities governing concession to coastal vessel / cargo / container as	It is confirmed that the relevant conditionalities governing concession to coastal vessel/cargo/container as prescribed in TAMP's order NO: TAMP/4/2004-Genl dated: 07.01.2005 and subsequent amendment dated: 15th January'2005 have been

	prescribed in Order NO. TAMP/4/2004-Genl. Dated: 7 January 2005 and subsequent amendment dated: 15 January 2005 have been included in the proposed SOR.	included in the proposed SOR.
II.	Chapter-II	
1.	Port Dues: In the proposed SOR irrespective of the size of the vessel, a rate per GRT is prescribed. In the main proposal it has been stated that only 15% increase is envisaged in Port Dues. However, for the Kandla Division an increase of 31.43% in the existing first slab upto 10000 GRT is seen. 15% increase is seen only in the rest of the slabs. In Vadinar Division an increase of 40% in the existing first slab up to 10000 GRT is seen. The increase is 16.66% in the existing 10001 to 30000 GRT and no increase where the GRT is above 30001. Kindly prepare an impact analysis statement taking into consideration the number of vessels (with their GRT) visiting KPT in the last to years.	In the proposed SOR a rate per GRT is prescribed as per clause 6.10 of the revised tariff guidelines in which it is clearly mentioned that "in case of Port Dues & Berth Hire there will be a single slab of GRT". Considering the above clause 15% increase has been proposed in the existing slab 10001-30000 GRT as considering the average size of the vessels visiting Kandla. Statement showing the number of vessels with their GRT visiting Kandla in last two years is as below:

Category	2005 – 2006		2004 – 2005	
	No. of vessels handled	Total GRT	No. of vessels handled	Total GRT
At Kandla				
Upto 1000	845	5103986	775	4566101
10001 – 30000	1112	19476400	1029	17442125
30001 – 60000	41	1414861	18	591549
60001 and above	0	0	1	56613
TOTAL:	1998	25995247	1823	22656388
At Vadinar				
Upto 1000	0	0	0	0
10001 – 30000	28	701120	23	575920
30001 – 60000	29	1230514	24	927278
60001 and above	69	10394989	70	9733522
TOTAL:	126	12326623	117	11236720
Overall (Kandla + Vadinar)	2124	38321870	1940	33893108

Impact analysis statement taking the above data is submitted.

2.	Pilotage Fees: (i). It is observed that in the slab applicable to vessels of 60000 GRT and above the rate proposed is less by 4.55% when compared with the existing rate. Kindly prepare an impact analysis statement taking into consideration the number of vessels (with their GRT) visited KPT in the last two years.	In the last para of clause 6.10 of the revised tariff guidelines it is mentioned that "a reduction of 20% on the unit rate of first slab will be affected for the Second Slab and a reduction of 30% on the unit rate of the first slab will be effected for the third slab on the incremental GRT" Accordingly the rate of first slab has been worked out by increasing existing rate by 15% and a reduction of 20% on the rate of the first slab has been effected for the second slab and a reduction of 30% on the rate of first has been effected for the third slab. However required changes has been done in proposed SOR. Statement showing the number of vessels with their GRT visiting Kandla in last two years is submitted.

		An impact analysis statement taking the above data is furnished.
	(ii). In terms of clause 6.4 of the tariff guidelines, shifting at the request of users does not form part of the composite fee. Shifting element may be separated and unit rate of the composite fee may be reduced correspondingly. Relevant conditionalities may be amended suitably.	As per clause 6.4 of the tariff guidelines, shifting at the request of User does not form part of the composite fee. The proposed Pilotage fees does not include any charges towards shifting requested by Port Users accordingly the conditionalities need not be amended.
	(iii). Notes below Section 2.2 Miscellaneous Pilotage fees (a). Note (3) of the draft SOR retains the existing condition that any additional shifting requested by the vessel shall be charged 25% of the Pilotage fees. While approving the general revision of the KPT's SOR (Case No. TAMP/114/ 2001-2002). Vide para 9 (xviii) of the order dated 8 April 2002, this Authority has directed KPT to propose a suitable shifting charge with reference to the cost of providing the service and without linking the charge to Pilotage fees. Instead of complying with the Authority's direction KPT has again proposed to link the shifting charges to Pilotage fees, KPT is requested to comply with our earlier suggestion and furnish the requisite working sheets with cost elements.	I. Berthing & unberthing of ships at Kandla depends upon tides. As such one shifting to and from inner anchorage becomes must before and after berthing of vessels. Considering this aspect one shifting within the creek form part of the composite pilotage fees. II. When additional shifting is required by vessel, additional 25% of one pilotage fees is charged. While charging the additional shifting on the % basis the only idea is to recover the additional charges, for additional operation undertaken by the Port. It is not feasible to delink and split each and every operation to apportion the cost. Additional shifting is the extension of shifting operation. Further, difference with pilotage and shifting is only the length of channel, the basic activity remaining the same. Hence taking the charges on % basis may be considered.
	(b). Note (12) ibid. Though 15% increase is proposed in the Port Dues, no increase has been proposed in the attendance fees of US$39.28 per hour applicable to foreign going vessels. A rate of Rs. 1024.74 has been proposed in respect of coastal vessels. Kindly confirm that no increase is contemplated in this levy.	Through oversight 15% has not been shown. However, same has been corrected in the proposed SOR.
	(c). Note (13) ibid. This note contains certain additional conditionalities. The reasons therefor have been indicated as	Actually this clause is not a new clause and it is an amended clause of 13 of existing scale of rates. This additional conditionality has been inserted due to practical difficulties faced by Port Users as the inward pilotage requisition is filed

	compliance to the request of the port users. The financial implication of the proposed amendment may be worked out and communicated.	by the Port Users on the basis of ETA (Estimated Time Arrival) of vessels. However, on a number of occasions, the vessels actually arrive at a slightly different time than the ETA declared earlier. This would, as per the earlier condition mean that the Port Users would have to cancel and rebook the pilot at the new arrival time. This clause gives a leverage of 3 hours to the Port Users whereby an amendment of ETA upto 3 hours can be given without it being treated as cancellation. The last sentence regarding cut off time for early morning outward pilotage being 2100 hours on the previous day is to ensure finalization of pilotage programme for the morning pilotage. In view of above situation it is clear that there is no financial implication at all as it is modified only to overcome the practical difficulties faced by the Port Users.
	(d). Note (16) ibid. A new clause has been proposed. The reason therefor has been stated as penalty to avoid laziness on the part of Port Users. Kindly furnish the number of occasions such incidents have taken place in the last two years and the basis of proposing a rate of Rs. 25000 as penalty. The SCI has enquired whether as a corollary the KPT would reimburse to the agent the loss suffered by the ship due to detention of vessel in port for want of pilot where the agents have filed proper requisition to shift the vessel at a particular time and date. Please react to the query of SCI.	Kandla being a tidal Port, the tidal variation of six to seven metres takes few hours to navigate ships from and to the Port. There are instances where the vessels remain idle at berths even after completion of cargo due to improper estimation on the part of agents/stevedores. Further, Kandla accords priority berthing which is productivity linked and non-performing vessels are shifted out from the berths. There are few cases where the vessels are not kept ready by the agents/master of the vessel inspite of Port directing to the vessels to be ready to be shifted out, which results in vessel idling at berth without cargo operations. The rate of Rs.25,000/- proposed has in fact no basis. As regards SCI's enquiry about reimbursement to the agents, the loss suffered by the ship in the event of Port delaying the sailing, it is stated that, in fact, we have attempted to address the issue from the other side to the general benefit of the trade, i.e. if a vessel at berth vacates berth at her scheduled time, the next waiting vessel could be berthed. This deterrent action is required in view of the vessels attempting to misuse the priority berthing and the perceived congestion in the Port at times.
3.	Berth Hire Charges: (i) Please propose separate rates for group of berths having comparable services facilities with rebates for major components of services / facilities not provided as per clause 6.5.1 of the revised tariff guidelines.	All the berths of KPT are in straight line of 2 kms. (approx.) and all berths are being used to handle all types of cargo. Hence the berth hire charges have been made uniform for all berths in case of Kandla Port. All these berths can only be classified as crane berth and non-crane berth and such classification exits in the proposed scale of rates with a facility of rebate for non-crane berth.
	(ii) In the proposed SOR the rate has been arrived at after increasing the existing ate applicable for slab 1000 to 30000 GRT by 50%. This results in an increase of 100% in respect of	Addition of infrastructure of Rs.331.30 crores from 2002-03 onwards till 2005-06 and productivity measures taken by the port largely benefit the port users directly or indirectly by reduction in turn around time of ships and handling cost at Port. Therefore 50% hike is justified. In the proposed SOR a rate per GRT is prescribed as per clause 6.10 of the revised

	vessels having GRT upto 10000 and calling at liquid cargo berths. Kindly therefore prepare an impact analysis statement taking into consideration the number of vessels (with their GRT) visited KPT in last two years.	tariff guidelines in which it is clearly mentioned that "*in case of Port Dues & Berth Hire there will be a single slab of GRT*". Considering the above clause 15% increase has been proposed in the existing slab 10001-30000 GRT as considering the average size of the vessels visiting Kandla. Further, the size of the vessel is also increasing day by day and higher GRT vessels are preferred from cost effectiveness by the trade. Statement showing the number of vessels with their GRT visiting Kandla in last two years is submitted. An impact analysis statement taking the above data has been furnished.
	(iii). Notes below Section 3.1 Schedule of berth hire charges Note (2) of the draft SOR has retained the existing note stating that berth hire charges for non-crane berths shall be levied at 80% of the rates prescribed in this Schedule. Reference in this connection is invited to para 9 (xxiii) of this Authority's order dated 8 April 2002 in Case No. TAMP/114/2001-2002. The Authority has stated therein that after the new cranes are installed a proper review should be conducted considering the cost of operations. The details of installation of new cranes and the action taken in compliance of this Authority's orders may be communicated.	Presently Port is having 9 cranes of different capacities on total 10 berths. There are few berths which remain without cranes. Hence KPT has already ordered 3 more cranes which will be installed and commissioned by January'2007 and price bids for 5 more cranes are to be opened shortly. These cranes will also be available within 14 months. Hence after 4 months Port will have 13 cranes of 12T, 16T, 25T capacity and after 01 year Port will have total 18 cranes. Thus situation of non crane berths will not be there. Though two/three berths remain without cranes, huge investment of approx. 65.52 crores has been incurred by the Port for mechanization which has to be spread equally over all the berths to avoid the imbalance between the rates on account of crane berth non-crane berth and to avoid the burden on Port. Since the present practice is accepted by the trade, and port will be equipped with all crane berths, it is felt that the present practice may be continued.
	(iv) A clause may be incorporated stating that no berth hire shall be levied for the period when the vessels idle at its berths due to break down of port equipment or power failure or any other reasons attributable to the port.	As directed a new clause- note no. 5, under the clause 3.1 has been incorporated.
4.	Mooring Charges: Under Section 3.2 (1) per hour rates of Rs.0247 for coastal and US$ 0.001 for Foreign going vessels have been proposed instead of the existing rate of "30% of the applicable Berth Hire Charges'. The basis on which the rates have been arrived at may please be furnished along with the relevant working sheets.	The proposed per hour rates of Rs. 0.0247 for coastal vessels and US $ 0.001 for foreign going vessels are equivalent to 30% of proposed Berth Hire Charges. Hence there is no financial implication it is just for simplification.

	The financial implications of the proposed amendments may also be furnished.	
5.	Anchorage Charges: Under Section 3.3 (2) per hour rates of Rs.0.0164 for coastal and US$ 0.0006 for Foreign going vessels have been proposed instead of the existing rate of "20% of the applicable Berth Hire Charges'. The basis on which the rates have been arrived at may please be furnished along with the relevant working sheets. The financial implications of the proposed amendments may also be furnished. Reference is invited to para 9 (xvi) of this Authority's order dated 8 April 2002 in Case No. TAMP/114/2001-2002.The Authority had stated therein that what was then being approved was an interim measure and KPT must classify anchorages according to the depth available, proximity to the main operational area, etc., and prescribe separate rates. The reasons for non compliance of the direction may be explained.	The proposed per hour rates of Rs. 0.0164 for coastal vessels and US $ 0.0006 for foreign going vessels are 20% of proposed Berth Hire Charges. Hence there is no financial implication and it is just for simplification. There are two anchorage fees prescribed in the existing as well as proposed scale of rates i.e. anchorage fees and inner anchorage fees. Anchorage fees represent the anchorage at Kandla OTB and inner anchorage represents anchorage within the harbour. Within the harbour i.e. between cargo berth No. 1 & cargo berth no. 12 there is no much variation in the depth depending on which separate anchorage fees can be prescribed. In view of above the para 9(xvi) of the Authority Order dated: 08.04.2002 in case No.TAMP/114/2001-2002 may be dropped.
6.	Transhipment / lighterage fee for vessels lying on their own anchorage. (i). Below Section 3.4 a note 'For cargo not manifested for / from Kandla' has been proposed. The reason for introducing this note may please be explained.	The maximum permissible draft in Kandla creek is presently 12 mtrs. However, due to tidal window / restriction, sometimes vessel of this much depth cannot enter the port for which vessel reduces its load through transhipment and lighterage operation to match with the permissible draft and enters the port for further operations. Since this is in the benefit of the trade, it has been decided not to charge transhipment / lighterage charges. However, in the past it has been observed that the vessel used to come to Vadinar Port for transshipment and go back to other port to complete its discharge. For all such types of vessels, now these charges are suggested i.e if they are carrying only for reducing the load. But to boost the higher draft vessels at Kandla which can be handled by carrying out lighterage operation at OTB, these charges are now removed.
	(ii). The terms 'mother vessel'; 'daughter vessel' and barge may be clearly defined.	"Mother vessel" means a vessel arriving with cargo to be transferred. "Daughter vessel" means a vessel receiving cargo. "A barge" means a vessel used for lighterage purposes i.e. used for carrying cargo to and from port to ships, transportation between mother/daughter vessel, and used for

		bunkers or fresh water supply.
	(iii). Conditionalities governing Sections 3.3 and 3.4 may be specifically included clearly bringing out the different circumstances under which respective schedules will apply	Clause 3.3 deals with anchorage charges both for sea-going mechanically propelled vessels and craft other than sea going vessel. The anchorages at these different waters i.e at Kandla, OTB, at Vadinar or at inner anchorage without carrying out any lighterage or transshipment operation is mentioned for the sea going mechanically propelled vessels. Clause 3.4 deals with fees in respect of transshipment / lighterage, where the vessels lying on their own anchor and their carrying operation of transshipment or lighterage.
7.	General notes relating to Schedule 3.1 to 3.5: (i). In the present SOR and in the proposed SOR, Schedules 3.1 to 3.3 prescribe charges on an hourly basis, Schedule 3.4 prescribe charges on 30 days basis and Schedule 3.5 on calendar month basis. Hence the references of '8 hours' appearing at notes (1), (2), (5), and (6) (i) in the proposed SOR may be suitably modified.	Necessary modification at notes 1, 2, 5 & 6 (i) has been done in proposed SOR.
	(ii) Note (7) of the draft SOR has retained the existing note stating that any vessel which continues to occupy any berth without carrying out cargo handling operations for any reasons and after the expiry of the notice period shall pay additional berth hire charges at five times the normal rate from the time and date of expiry of the notice. Reference in this connection is invited to para 9 (xxvi) of this Authority's order dated 8 April 2002 in Case No. TAMP/114/2001-2002.The Authority has stated therein that to have transparency it is necessary to spell out clearly the notice period instead of leaving it to be decided on a case to case basis by the port officials. It was stated clearly therein that KPT should propose this incorporation in its subsequent SOR. Kindly carry out necessary amendments in this respect.	The Note No. 7 is modified now as under: "Any vessel which continues to occupy any berth after being asked to vacate and a notice to this effect with reasons to vacate is acknowledged by the master of the vessel shall pay additional berth hire charges of 5 times the normal rate from the time and date specified taking into account the available tide in the said notice expires".
III	CHAPTER – III	
1.	Wharfage Charges (i). Please confirm whether	Yes, wharfage charges have been proposed based on the

	wharfage charges have been proposed based on the cost of handling and special care required to be taken while handling and storage of cargo as prescribed in clause 4.2.2 of the revised tariff guidelines.	cost of handling. However with higher Fixed Cost and lower Controllable Cost, it is essential for the Port to adopt such a pricing policy that it will generate revenue for the port, sustain in the competition and fetch higher throughput (and also substantiate the effect of Fixed cost). While considering cost factor, other factors such as what traffic can bear, advantage in handling a particular commodity, cargo mix to be handled in the future, likely competition from the nearby port etc. are also taken into consideration for proposing the wharfage charges.
	(ii). For commodity LPG same wharfage rate has been proposed for Foreign and coastal. Since LPG is not governed under the term POL (Ministry of Shipping, Road Transport & Highways letter No.PR-14019/29/2001-PG dt. 13 June 2005 to TAMP) please prescribe the coastal rate for LPG as per clause 4.3 of the revised guidelines for tariff fixation.	Coastal rate for LPG has now been prescribed in proposed SOR.
	(iii). The wharfage charges on the commodities like Food grains, Metal, Metal Scrap, Oil cake, Timber, Salt, Sugar and Others have been proposed to be increased by percentages varying between 14.28 and 80. A reduction of 11.11 per cent has been proposed on commodity Ores and Minerals. In the proposal it has been stated that the selective revision in rates is on 'proactive pricing'. Kindly elucidate.	With higher Fixed Cost and lower Controllable Cost, it is essential for the Port to adopt such a pricing policy that it will generate revenue for the port, sustain in the competition and fetch higher throughput (and also substantiate the effect of Fixed cost). While considering cost factor, other factors such as what traffic can bear, advantage in handling a particular commodity, cargo mix to be handled in the future, likely competition from the nearby port etc. are also taken into consideration for proposing the proactive pricing for any commodity. There are certain commodities like salt whose prices cannot be raised looking to the economic consideration and sensitivity attached with this. Some cargo like timber logs, scrap, food grains etc. is strategically important for the Port. If we go by the cost of handling, hike of approximately 250% to 300% for foodgrains, 50% to 60% for timber logs, 210% to 230% for salt is required just to break even which will be wrong proposition while revising the tariff structure of wharfage rate because this much revision cannot be afforded by the traffic. Hence looking to the overall scenario of the Port and considering the strengths, weaknesses, opportunities and threats of the port while handling each commodity, the wharfage charges on various cargoes have been increased by percentages varying between 14.28 and 80. Whereas a reduction of 11.11 per cent is proposed for one commodity Ores and Minerals. It is stated that two more commodities i.e. oil cakes and metal have also been proposed for a reduction in wharfage by 33.3% and 25% respectively. These rates have been fixed keeping in mind the possibility of these cargo items getting diverted to nearby competitive Ports of Mundra

		and Sika. The increase in rates proposed for scrap and timber is for compensating the higher wear and tear of the Port's assets while handling these cargoes.
	(iv). Advalorem rates proposed (at Chapter III Section 1) for serial numbers 21 and 22 should be done away with in view of clause 4.2.2 of the revised tariff guidelines. The wharfage rate for these two items may be proposed based on weight or volume of cargo with reference to cost of handling the relevant cargo.	The project materials and motor vehicles are of varying size and shape and are required to be handled carefully. Further, the project materials including machinery, CKD, SKD have no uniform/standard unit of measurement except in terms of value and hence were proposed to be levied wharfage on ad valorem basis.
	(v). The reasons of proposing wharfage for unspecified goods at Rs.40 for Foreign and at Rs.24 for coastal per unit 'M.T/No./Units/Cubic Mtr.' as against the existing unit rate per M.T may be explained. The unit proposed does not appear to be definite. The tariff item may be modified to specify the definite unit of levy.	The unit of measurement has been specified as MT/No./ Unit/Cubic Mtr. as different commodities are measured in different units. For this purpose, the unit of measurement as specified in the documents i.e. IGM/shipping bill, etc. will be considered.
	(vi). The wharfage rate for timber, at serial no.11; is proposed to be increased by 125% i.e. from Rs.20/- per cu.m. to Rs.45/-. The reasons for proposing such an exorbitant increase in this item may be justified.	Various factors are considered while proposing the rate of Rs. 45/- per cu.m. for timber logs in the proposed Scale of Rates. Firstly, handling of timber logs causes damages to the wharves, which, though not visible, weakens the wharves in the longer run. The increase in the rate proposed for logs is for compensating the higher wear and tear of the Ports assets while handling these cargoes. Secondly, timber logs is affordable cargo for Kandla Port, which is subsidized with other cargoes such as salt, etc. where the rates are kept at minimal being sensitive cargo. Thirdly, if we go exactly by cost of handling, hike of approximately 210% to 230% is required for salt, 250% to 300% for food grains & 50% to 60% for Logs just to break even. To increase these rates according to break-even point is not advisable, hence within the commodities, the % hike to be adjusted.
	(vii). The foreign rate for fertilizer and raw material including sulphur is proposed at Rs. 20 per MT. The coastal rate therefor is proposed at Rs.13.80 instead of Rs.12/- Kindly clarify.	Through oversight coastal rate for fertilizer and raw material including sulphur has been proposed as Rs. 13.80 instead of Rs. 12.00 which has now been corrected as Rs. 12.00 per M.T.
	(viii). In respect of motor vehicle, the coastal rate proposed is 20% more than that proposed for foreign rate. Kindly clarify.	Through oversight coastal rate for Motor vehicle has been proposed 20% more than the proposed foreign rate which has now been rectified.
	(ix). Presently no wharfage is levied on bonafide ship's stores including ship's provision. It has been proposed to levy Rs.1000/-	The average shipping bill for the ship stores coming to Kandla is to the extent of Rs. 65,000/- in value. Various types of stores, which are low value cargo, such as food, beverages, spares, ropes, etc. are included in the ship stores. The

	per shipping bill. While furnishing the reason therefor a cost sheet substantiating the rates proposed may be furnished	average tonnage of one shipping bill is 2 to 2.5 tons. Thus the average rate per ton comes out to Rs. 54 PMT (considering advalorem rate based on the value of goods) for all the cargo, which looks on higher side. Hence the rate of Rs. 1,000/- per shipping bill is proposed. In the scale of rates of Cochin Port Trust, the rate for ship store is recovered at 50% of the rate proposed for each commodity. Since the rate of Cochin Port Trust is on higher side, the consequential 50% rate for ship store is also on higher side. Based on this comparison, we feel that our rate is minimum and hence justifiable.
	(x). A new levy of Rs.20/- per M.T., both for foreign and coastal, has been proposed for Ship's Bunkers. While furnishing the reason therefor a cost sheet substantiating the rates proposed may be furnished.	Uptill now, charges for the ship bunker were not included in KPT's Scale of Rates but it is observed that other Ports are having these charges. Hence these charges are proposed in the KPT's Scale of Rates this time based upon their rates. However, these charges are on lower side. For e.g. at Cochin Port ship bunker charges are recovered @ of 50% of the rates of POL and the rate of POL is Rs. 65 PMT. Thus the rate at Cochin Port for ship bunker is Rs. 32.50 PMT. As against this KPT has proposed only Rs. 20 PMT.
	(xi). Considering the suggestion made by the trade that the Port should encourage export, in para 9 (xxx) of this Authority's order dated 8 April 2002 KPT has been advised that it can come up with a suitable proposal for offering volume discount in wharfage after analyzing the yearly quantum of exports by various parties. Action, if any, taken in this respect may please be communicated.	Volume discounts on export wharfage can be considered on getting assured volume on case to case basis as was done in the case of BHEL. In any case, the port can allow discounts on the rates notified which are only ceiling rates as per TAMP's guidelines hence, necessity of declaring volume discounts in the Scale of Rates is not felt. However, as suggested a note to this effect that "the volume discount on the export cargo with assured volume in a year will be allowed within the ceiling rates" has been proposed to be added.
2.	Notes below wharfage charges: (i) As per this note Rs.15/-per MT for supply of Port labour would be recovered in addition to the wharfage charges in respect of break bulk and non-containerized cargo. Kindly confirm that the recovery would be made only when the port labour is supplied. Further, please propose separate rates for foreign and coastal as per clause 4.3 of the revised guidelines for tariff fixation.	It is confirmed that the charge of Rs.15/- per MT for supply of Port labour would be levied only when the Port labour is supplied. A separate rate of 60% of Rs.15/- i.e. Rs.9/- is proposed for coastal cargo.
	(ii) Note (2) The additional wharfage levy has been increased from 20% to 23 %.(At one place it has been stated that the increase is to 30%).The reason for the increase is stated as to discourage handling of oil cargoes at cargo jetty. The	The number of liquid cargo vessels handled at Cargo Jetty in the past two years and the financial implication is furnished. Since the wharfage rate for F.O. (POL) is Rs.26.25 per tonne and for Molasses (under unspecified goods category) is Rs.35.00 per tonne, increase of 3% (i.e. from 20% to 23%) in wharfage would show a notional increase of only Rs.92000/- (Rupees Ninety two thousand only) for 2004-05 and

	number of occasions oil cargoes had to be handled in cargo jetties in the past two years may be furnished. The financial implications of the proposed amendments may also be furnished.	Rs.65000/- (Rupees Sixty five thousand only) for Rs.2005-06. The mention of 30% at note 2 of page 14 of Proposal of SOR may be taken as 23%.
3.	Demurrage Charges: (i) The storage activity as per the statement furnished all along shows a surplus. The propriety in revising the rates upwards may be justified.	Though storage / warehousing activity is showing surplus, we have proposed 15% rise in the rates of demurrage charges (open + covered) looking to the huge investment of Rs.60 crores during next 2 years on adding infrastructure facilities at 66 hectares and development of additional 44 hectares behind Cargo Berths No.6 to 10 based on the traffic projections of dry cargo 19.45 MMT during next two years and 37.50 MMT upto 2016-17. However, the basis of charging of storage rental has been changed from per sq.mtr per month or part thereof to per tonne per month or part thereof.
	(ii). An additional unit of levy, 'Cubic. Meter' has been proposed in the new SOR. This unit proposed does not appear to be definite. The unit of levy may be reviewed and fixed in a definite manner.	As the measurement of timber is in cubic meter the unit of cubic meter has been proposed for recovery of demurrage charges from Timber logs.
	(iii). A clause may be incorporated in the SOR stating that demurrage charge on both import and export cargo/container shall not accrue for the period when the port is not in a position to deliver/ship cargo/container when requested by the users.	New clause under the head demurrage charges has been incorporated.
4.	Charges for supply of electricity to reefer containers: The rates have been proposed in eight hourly basis. As per clause 5.7.1.of the revised guidelines for tariff fixation the rates have to be prescribed on 4-hourly basis. Kindly do the needful.	The rates for supply of electricity to reefer containers have been prescribed on 4 hourly basis.
5.	License (Storage) fees on general cargo: (i). In Section 2.5. (A) for open space the existing rates for Bins and raised plinth have been omitted. The reasons therfor may kindly be furnished.	Through oversight the existing rates for bins and raised plinth have been omitted. Now the same has been incorporated.
	(ii). In Section 2.5. (A) for open space and in Section 2.5. (B) for covered space a rate per ton per month or part thereof has been proposed instead of the rate per 10 sq. mtrs. Or part thereof per	In the existing Scale of Rate, the rental charges have been prescribed on area basis. This might induce the Port Users to apply for a small area of storage space and save on rental charges by over stacking the cargo beyond the permissible limits. If the charges are based on tonnage, there will not be any misuse of storage area. This will avoid damage and

	month or part thereof. The reason therefor is stated as to discourage over dumping of cargo causing damage to plot. How the proposed change in the unit of levy would discourage dumping of cargo is not clear. Kindly elucidate. How the proposed rates have been arrived at may please be clarified with appropriate working sheets. Also furnish the financial implications of the proposed amendments.	settlement of plots due to over stacking. The per tonne storage charges has been worked out on the basis of the present rates and the permissible load factor of the plots and enhancing the same by 15%. A working sheet is submitted. The financial implication is to the extent of 15% only.
	(iii). Since the levy of charges under Section 2.5. (A) for open space and in Section 2.5. (B) for covered space is in the nature of rental, please reconsider whether it would be more appropriate to have the rate on a per sq. mtrs. Per month basis which would enable KPT to monitor the activity more effectively.	In the existing Scale of Rate, the rental charges have been prescribed on area basis. This might induce the Port Users to apply for a small area of storage space and save on rental charges by over stacking the cargo beyond the permissible limits. If the charges are based on tonnage, there will not be any misuse of storage area. This will avoid damage and settlement of plots due to over stacking.
	(iv). Presently separate storage fees have been provided for covered space at ground floor and at first floor. In the draft SOR a common rate has been proposed. The reason therefor may be furnished. How the proposed rates have been arrived at may please be clarified with appropriate working sheets. Also furnish the financial implications of the proposed amendments.	Presently storage fees have been provided for covered space at ground floor and first floor. However at present the warehouses and godowns do not have first floor. Hence the proposed SOR rates for first floor have been dropped. The per tonne storage charges has been worked out on the basis of the present rates and the permissible load factor of the plots and enhancing the same by 15%.
6.	Section 2.5(i) License (Storage) fees for other then general cargo: (i). At Section 2.5 (i) (A) and at Section 2.5 (i) (B) new licence (storage) fees have been proposed for open space and for covered space for other than general cargo. The purpose of introduction of this new section may please be explained. How the proposed rates have been arrived at may also be clarified with appropriate working sheets.	Kandla Port allots the land for the utility purposes (& not storage purpose) for which separate rate is required. Such utilities are bagging plant, installation of weigh bridges etc. The proposed rates have been arrived at by increasing 15% in existing rates.

	(ii) Since license fee is proposed to be levied differently for general cargo and other cargo, the term 'general cargo' should be explicitly defined to avoid any confusion about applicability of the rate.	The license fee is proposed for all cargoes and it is differently levied for general and other cargoes. The licence fees under Section 2.5 (A) & (B) is for storage of cargo and under Section 2.5 (F) is other than storage of cargo i.e. if the land is allotted for bagging plant or for installation of weigh bridge etc.
7.	Notes below Section 2.5 (i) License (Storage) fees for other than general cargo. In note (3) the reference to penal interest has to be suitably amended.	Kandla Port allots the land for the utility purposes (& not storage purpose) for which separate rate is required. Such utilities are bagging plant, installation of weigh bridges etc.
8.	Charges for office accommodation (inside port area). The proposed increase in rate is more than the stated increase of 15%. Please justify.	The present rate for office accommodation (inside port area) is Rs.60/- per sq. metre or part thereof per month. The proposed rate is worked out after adding 15% increase which comes to Rs.69/- which is rounded out to Rs.70/- per sq. metre or part thereof per month.
IV	CHAPTER –IV	
1.	Charges for issue of entry permit token, certificate etc.: A 100% increase in the charge for issue of permanent entry permit and token has been proposed. The rationale of increasing the rates in the former may be stated.	After implementation of ISPS Code, lengthy procedures are to be followed before issuance of entry permit, token, certificate etc. Such procedures attract huge overhead expenditure as well as expenditure towards stationary etc. Considering such huge expenditure the rate has been enhanced by 100%
2.	Weighment Charges: The rates at Sr.Nos. 1 and 2 of Section 4 have been proposed to be increased by 25%. The rates at Sr.Nos.3 and 4 ibid have been proposed to be increased by 20%. The reasons therfor may be furnished.	The rates for at Serial No. 1 & 2 have been proposed to increase by 25% and the rates at Sr.Nos.3 & 4 have been proposed to increase by 20% considering the increase of so many factors like labour & supervision, overheads like electricity. However considering steep increase in the rate of electricity, the rate has been increased by 25% for item at Serial No. 1 & 2 as these involve consumption of electricity. As the involvement of electricity is absent for item no. 3 & 4 and accordingly rate has been proposed to be increased by 20%.
3.	General Notes for Schedules 1,2,4 & 5: The conditionalities specified for recovery of cost of damage repairs and recovery of the cost of replacement may be reworded in tune with clause 2.14 of the revised guidelines for tariff fixation.	KPT has not insured its assets so far. However, insurance of Port assets is under consideration. After taking insurance of Port Property, the conditionality specified for recovery of cost of damage and damage repairs and recovery of the cost of replacement will be reworked in tune with clause 2.14 of the revised guidelines.
4.	Charges for use of Port Floating Crafts (i). In Section 6 Sr. No. A, the increase in rate proposed for foreign going vessels is 15% for crafts up to 200 BHP and in the range of 201- 400 BHP. The increase proposed for foreign going vessels is (i) 122.73% for	Due to typographical error hike in rates at different percentage has been shown in FORM-I which has been correctly shown in revised Scale of Rates. However, necessary corrections proposing 15% increase in all the existing rates has been carried out now. After corrections corresponding rates proposed for coastal vessel are within the 60% of the charges for foreign going vessels.

	crafts in the range of 401-1500 BHP, (ii) 21%for crafts in the range of 1501-2000 BHP and (iii) 83.20% for crafts of above 2000 BHP. The reason for proposing hike in rates at different percentages may please be explained with cost statements. The corresponding rates proposed for coastal vessels have exceeded 60% of the charges for foreign going vessels. Requisites corrections may be carried out in this regard.	
	(ii). In Section 6 Sr. Nos. B and C the increase in rate proposed for foreign going vessels is 15%. The corresponding rates proposed for coastal vessels have exceeded 60% of the charges for foreign going vessels. Requisites corrections may be carried out in this regard.	The corresponding rates proposed for coastal vessel in Section 6, Serial No. B & C are within the 60% of the charges for foreign going vessels, hence no corrections required in this regard.
5.	Notes below Section 6: (i). Note (1) The crafts are classified under BHP Groups upto 200, 201-400, 401-1500, 1501-2000 and above 2000 BHP. Hence it is not clear why it is necessary to specifically mention in this note about hire charges of 35 ton BP tug for pull back operations at Vadinar. Kindly clarify.	The pull-back operations at Vadinar is a unique type of services being provided to the VLCCs (Very Large Crude Carriers) i.e. when a VLCC/vessel is moored to the SBM, a tug is deployed to pull back the vessel so as to keep sufficient distance between the VLCC/vessel and the SBM to avoid any damages to the SBM. The pull-back operation is being undertaken throughout the ship's stay at the mooring. As the pull back operation is related to mooring, the charges are prescribed for mooring charges. Hence, a separate provision for pull-back operation at Vadinar is exiting and proposed.
	(ii). For use of Port's floating craft rates have been proposed under Section 6 A and under Section 6 C on an hourly basis. The sub clause (i) under Note (1) specifies levy of charges on an 8 hourly basis. Likewise, the sub clauses (ii) and (iii) under Note (1) specify levy of charges on a 4 hourly basis. Kindly carry out the requisite corrections.	The requirement of tug at Kandla may vary from 1 hour to 3-4 hours, whereas requirement of tugs at Vadinar is depending upon the time consumed in the entire operation i.e discharge of entire crude from the vessel. Complete discharge of the crude from the vessel requires atleast 24 hours time. Due to such peculiar situation hire charges for tug and launches has been prescribed on shift basis (8 hours). Moreover sometimes Oil Companies requires tug and launches even after completion of discharge of crude as their officials has to reach from SBM to Vadinar Jetty which takes at least 2 hours and sometimes it is more than 2 hours as they have to complete some formalities at the SBM itself. Accordingly the rates has been proposed under (ii) & (iii) of Note No. 1 on 4 hourly basis. Hence rates proposed are in order.
	(iii). In Section 6 the basic rates have been proposed to be increased by 15% to 122.73%. However; as per Sub-clause (i) to Note (1) below Section 6 for pull back operations at Vadinar	Through oversight 15% increase has not been given for pull back operation at Vadinar which has been corrected now and it is also confirmed that the rate for coastal vessels in Indian Rupees has been proposed at 60% of foreign rates.

	in case of foreign going vessel the existing rate of US$ 5462.10 is maintained. (The rate for coastal vessels in Indian Rupees has been proposed at 60% of this rate) Kindly confirm.	
	(iv). In Section 6 the basic rates have been proposed to be increased by 15% to 122.73%. However, as per Sub-clause (ii) to Note (1) below Section 6 for pull back operations at Vadinar in case of foreign going vessel the existing rate of US$ 2731.05 is maintained. (The rate for coastal vessels in Indian Rupees has been proposed at 60% of this rate) Kindly confirm.	Through oversight 15% increase has not been given for pull back operation at Vadinar which has been corrected now and it is also confirmed that the rate for coastal vessels in Indian Rupees has been proposed at 60% of foreign rates.
	(v). In Section 6 the basic rates have been proposed to be increased by 15% to 122.73%. However, as per Sub-clause (iii) to Note (1) below Section 6 the existing hire charges to be recovered from oil companies in continuation before or after pull back operations at Vadinar in case of foreign going vessel will be maintained at the existing level of US$ 2731.05. (The rate for coastal vessels in Indian Rupees has been proposed at 60% of this rate) Kindly confirm.	Through oversight 15% increase has not been given for pull back operation at Vadinar which has been corrected now and it is also confirmed that the rate for coastal vessels in Indian Rupees has been proposed at 60% of foreign rates.
	(vi). Note (3). The basic rates have been proposed to be increased by 15% to 122.73%. However, the minimum rates for hire of general purpose launches for use within Kandla Creek either in mooring or anchorage have been proposed to be reduced by 50% of the existing rates subject to minimum charges of US$ 8.57 in case of foreign going vessel and Rs.180/- in case of coastal vessel. Kindly clarify: (a). How the rate of US$ 8.57 has been arrived at. (b). Why proportionate increase in the rebate is not proposed in the SOR.	Note Nos. 3, 4 5 under Section 6 of Chapter –IV are proposed to be deleted. Accordingly the notes appearing under Section 6 of the proposed SOR do not reflect these notes. Note Nos. 3, 4 5 under Section 6 of Chapter –IV are proposed to be deleted. Accordingly the notes appearing under Section 6 of the proposed SOR do not reflect these notes.

	(vii). Note (4). Kindly clarify (i) how the rate of US$ 8.57 has been arrived at. Since the basic rates have been proposed to be increased by 15% to 122.73% kindly confirm that the minimum charges payable will be maintained at the existing rate of US$ 8.57 and Rs.180/-.	Note Nos. 3, 4 5 under Section 6 of Chapter –IV are proposed to be deleted. Accordingly the notes appearing on page 25 of the Proposal of SOR do not reflect these notes.
6.	Charges for Steel Floating Dry Dock: Notes Below Section 7 – (i) Note (2). It is stated that at dry dock, dock crane will be provided free of charge during the vessels stay inside the dry dock subject to availability. Further, this note states that Dry Dock cranes will be charged on hourly basis subject to availability. The charges therefor during day shift is Rs.500/- per hour or part thereof and if used beyond the day shift the charges will be at double the rate applicable for day shift. It is not clear whether the Dry Dock cranes are different from the dock cranes mentioned above. Kindly clarify whether the dock cranes mentioned herein are the equipment covered under Section 3 pertaining to mobile cranes, forklifts, etc. for cargo handling purpose. No other Section covers for charges for Dry dock cranes except Note (2) below Section 7.If separate Dry Dock cranes are in existence it is necessary to fix the hire charges for them based on accepted cost plus return principles.	The dry dock is having only one crane installed on the dry dock itself and the hire charges for same is charged as per Schedule of Charges mentioned for the same. It is also clarified that there is no other separate dry dock crane provided. There is difference in dry dock crane and dock crane. Dry dock crane is installed on the Dry Dock and used for the dry dock operations. Whereas dock cranes are installed on docks/wharves and used for cargo handling operations. However now it is proposed to delete the facility of dock crane at free of charges and accordingly note (2) has been modified.
	(ii). The existing Note (6) is omitted from the proposed SOR. As per this note when more than one vessel is docked and also undocked together, then only the hire charges of the dock shall be shared proportionately on the basis of the displacement of the vessels. The reason for omission of this condition in the proposed SOR may be explained.	At Serial No. (6) of the note under Schedule of Charges for Steel Floating Dry Dock it is mentioned that "When more than one vessel is docked and also undocked together, then only the hire charges of the dock shall be shared proportionately on the basis of the displacement of the vessels". As it is given that the hire charges of the dock shall be shared proportionately on the basis of the displacement of the vessels and the present Schedule of Charges of Steel Floating Dry Dock mentioned is based on the length of the vessels and no other rates based on displacement of vessels are available. In view of above, it is proposed to omit the condition at Note

		No. (6) under Schedule of Charges of Steel Floating Dry Dock and the dry dock hire charges will be levied individually irrespective of docking/undocking together or otherwise.
	(iii). At Note (9) in the proposed SOR one conditionality has been added. The reason for the addition may be explained.	It is proposed that "If the cancellation of docking/undocking operation is due to late reaching of craft to the dry dock from OTB or anchorage place then these extra charges for cancellation of operation will not be levied on the hirer. The reason for addition of above para is that, considering the fact that once the vessel reaches the OTB or anchorage place for docking as per the slot awarded to the party, and necessary signal for docking operations is issued the onus is upon the Kandla Port Trust to bring the vessel to dry dock and hence the delay if any will not be liable on the part of the Party for cancellation of docking operation due to missing of tide on late reaching to dry dock.
7.	Charges for vehicles plying in the docks: (i). The increase in the proposed rate per day ranges between 50% and 150%. The increase in the proposed rate per month ranges between 66.66% and 150%.The increase in the proposed rate per year ranges between 38.88% and 66.66%.No increase has been proposed in respect of Mobile cargo handling equipment. The rationale of increasing the rates in respect of the vehicles and carts may be stated. Also furnish a working sheet showing the cost elements.	After implementation of ISPS Code, lengthy procedures are to be followed before entering of any vehicle inside the Port. Such procedures attract huge overhead expenditure due to various security arrangements as per requirement of ISPS. Considering such huge expenditure on security front the rate has been increased considerably.
	(ii). For receipt of export cargo in the Docks and for evacuation of import cargo from the Docks the services of motor lorries and carts are a prime requisite. Kindly consider whether such trucks and carts need to pay any entry fees at all.	Yes, any lorry or carts entering into the Port for any purpose has to pay entry fees as per class of vehicle.
8.	Charges for hire of electric wharf cranes if hired for handling cargo other than through from ships/barges: (i). In the existing SOR no separate rates have been provided for coastal and foreign. In the proposed SOR coastal and foreign rates have been provided. The existing rate of Rs.427.50 per hour per crane has been increased by 87% and the resultant figure of Rs.800/-	The charges were put on a very high footing, as a deterrent for preventing utilization of wharf cranes for activities other than loading and unloading of cargo to and from vessels.

	has been proposed as the rate for foreign. Coastal rate is fixed at 60% of the foreign rate. While explaining the rationale of increasing the rates a working sheet showing the cost elements may please provided.	
	(ii). Notes below section 9. Note 3. (ix). The basic rate has been proposed to be increased by 87% in respect of foreign going vessels. However, the rebate presently granted for stoppage of wharf operations due to power shut down etc. has not been increased and proposed to be retained at Rs.37.50 per hour for foreign going vessels and Rs.25.00 per hour for coastal vessels. Why proportionate increase in rebate has not been proposed in the new SOR may kindly be explained.	The basic rate has been proposed to increase by 87% as a deterrent for preventing utilization of wharf cranes for activities other than loading and unloading of cargo to and from vessels. Hence the proportionate increase in rebate has not been proposed in the new Scale of Rates.
E.	**MISCELLANEOUS**	
1.	The Authority passed orders on 15 March 2005 for revision of SOR of Tuna Port. As per para 9 (xv) of the said order read with corrigendum dated 27 April 2005 the rates will remain valid for a period of two years, or earlier if reviewed with general review of Kandla Port. It was also stated therein that the rates for Tuna Port will be reviewed along with next review/revision of SOR of KPT to assess the financial position of the port as a whole. Present proposal of KPT is silent on the issue of review of the SOR of Tuna Port. Kindly comply with the directions of the Authority.	It is proposed that the rates applicable to Kandla Port are applicable to Tuna Port also.
2.	The action taken by KPT with reference to clause 7 (Regulation of charges by other authorised service providers) of the revised tariff guidelines may be explained.	Clause 7 of the revised guidelines is strictly followed by Kandla Port Trust.

5. On 14 November 2006, KPT made a presentation in the office of this Authority on its general rate revision proposal. Based on the discussion held at the time of the presentation, some more clarifications were sought from the port under this office letter dated 29 November

2006. KPT under letter dated 28 December 2006 furnished the replies thereto). The clarifications sought and the replies furnished by KPT thereon are tabulated below:

Sl. No.	Our queries	Reply received from the KPT
1.	Although KPT has stated that cost statements for various activities and sub-activities have been submitted for Kandla Division, Vadinar Division and the Port as a whole, only activity/sub-activity statements for Kandla Division have been received. KPT is requested to submit the relevant activity/sub-activity and Port as a whole cost statements wherein the income and expenditure of Vadinar Division are also included.	The relevant activity/sub-activity and Port as a whole cost statements (including the expenditure of Vadinar Division) are submitted.
2.	KPT has furnished efficiency parameters like average ship berth day output, idle time at berth, average pre-berthing detention of vessels and average turn around time of vessels for the years 2004-05 and 2005-06. Kindly furnish KPT's commitments/ assurances for the years 2006-07 to 2009-10 in this regard	The efficiency parameters for the year 2006-07 to 2009-10 is as below:-

Category	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10
Average Ship Berth Day Output(In tones)				
ON PORT A/C	9202	9393	9735	10105
ON NON PORT A/C	---	---	---	---
Overall Idle Time at Berth as percentage of total stay of vessels at berth				
ON PORT A/C	0.67	0.61	0.59	0.58
ON NON PORT A/C	14.69	14.30	13.86	13.28
Average pre-berthing detention of vessels (In days)				
ON PORT A/C	0.62	0.66	0.65	0.60
ON NON PORT A/C	1.06	0.91	0.87	0.88
Average Turn around time of vessels (in days)				
ON PORT A/C	2.76	2.72	2.64	2.52
ON NON PORT A/C	1.59	1.41	1.35	1.35

3.	KPT has furnished cost statements, in all, for 16 activities/sub-activities including cargo handling equipment, plant and gears, supply of water, welfare etc. KPT is requested to submit cost statements for Port as a whole and for the four main activities, viz, Cargo handling, Port and dock facilities, Township and Land and Building. Under cargo handling activity, details of sub activities viz., cargo handling, demurrage and POL may be included and under Port and Dock	Cost statements for Port as a whole, Cargo handling activity, Port & dock facilities and Township & land Building activity is furnished.

	Facilities, details of sub-activities viz., Berth Hire, Port Dues, Pilotage and Supply of Water may be included. While preparing the statements, kindly ensure that the totals of sub-activities tally with that of the main activity and the totals of the main activities tally with the figures shown in the main (Port as a whole) statement.	
4.	Kindly provide the year-wise average additional revenue expected to be generated on account of the proposed rate revision.	The year wise average additional revenue expected to be generated on account of the proposed rate revision is as below:- YEAR — ADDITIONAL REVENUE EXPECTED TO BE GENERATED (RS IN LAKHS) 2006-07 — 3311.03 2007-08 — 3619.83 2008-09 — 5216.14
5.	Since the prescribed tariff validity may spill over to 2009-10, please submit cost statements for 2009-10.	Cost statements for the year 2009-10 for Port as a whole, Cargo handling activity, Port & dockfacilities and Township & land Building activity are furnished.
6.	At the presentation, it was mentioned that to bridge the gap for Kandla Division, 22.79% increase in tariff across the board is required. Kindly furnish the percentage increase that is required to bridge the gap when the income and expenditure of Vadinar Division is also considered.	To bridge the gap for Kandla Division, 22.79% increase in tariff across the board is required, however when the income and expenditure of Vadinar Division is also considered then there is surplus of Rs. 472.54 lakhs.
7.	It has been stated that Rs.331.30 crores have been spent during the last 4 years on infrastructural development. The details thereof may be furnished.	The year wise details of amount spent on infrastructural development during the last four years.
8.	In the cost statements income from Railways has been shown as nil. The yearly expenditure on Railways has been shown ranging between Rs.4 lakhs to Rs.10 lakhs. The reasons therefor may be explained. Also kindly confirm that the expenditure on Railways is merged with cargo handling activity.	There is no income from Railways; however expenditure is towards the maintenance of the railway lines situated inside the port area.
9.	Rs.413.17 crore is reported to be invested in the next 2 years. Please furnish the details thereof.	The details of Rs. 413.17 crores to be invested in the next 2 year are furnished.
10.	Kindly furnish justification with cost details for proposed increase in wharfage on food-grains, metal scrap, sugar, oil cake, metal, timber and other commodities.	It is reiterated that wharfage charges have been proposed based on the cost of handling. However with higher fixed cost and lower controllable cost it is essential for the Port to adopt such a pricing policy that it will generate revenue for the Port, sustain the competition and fetch higher throughput (and also substantiate the effect of fixed cost). While considering cost factor, other factors such as what traffic can bear, advantage in handling a particular commodity, cargo mix to be handled in the future, likely competition from the near by Ports etc. are also taken into consideration for proposing the wharfage charges.

<table>
<tr>
<td>11.</td>
<td>The KPT is requested to furnish the actual pension and other terminal dues incurred during 2003-03 to 2005-06 and the estimated outgo on this count from 2006-07 to 2009-10.</td>
<td>The actual pension and other terminal dues incurred during 2003-04 to 2005-06 and the estimated outgo on this count from 2006-07 to 2009-10 is furnished as below:-
<table>
<tr><th>YEAR</th><th>PENSION & OTHER TERMINAL DUES (RS. IN CRORES)</th></tr>
<tr><td>2002-03</td><td>11.81</td></tr>
<tr><td>2003-04</td><td>14.68</td></tr>
<tr><td>2004-05</td><td>17.68</td></tr>
<tr><td>2005-06</td><td>17.28</td></tr>
<tr><td>2006-07</td><td>11.13</td></tr>
<tr><td>2007-08</td><td>11.13</td></tr>
<tr><td>2008-09</td><td>12.24</td></tr>
<tr><td>2009-10</td><td>13.47</td></tr>
</table>
</td>
</tr>
<tr>
<td>12.</td>
<td>KPT has furnished its assets under business assets and business related assets. It has not furnished details of social obligation assets. Port is requested to confirm that it has no assets falling under this category.</td>
<td>It is confirmed that Port has no assets falling under the category of social obligation assets.</td>
</tr>
<tr>
<td>13.</td>
<td>In the power point presentation, it was mentioned that during 2005-06, the financial position of Kandla Division and Vadinar Division with estate and township activity and without estate and township activity was under:

Rs. in crores
<table>
<tr><th>Sr. No</th><th>Items</th><th>Kandla</th><th>Vadinar</th><th>Total</th></tr>
<tr><td>1.</td><td>With estate and township activity</td><td>-42.66</td><td>43.27</td><td>0.61</td></tr>
<tr><td>2.</td><td>Without estate and township activity</td><td>-40.51</td><td>45.23</td><td>4.72</td></tr>
<tr><td>3.</td><td>Estate and township activity.</td><td>-2.15</td><td>-1.96</td><td>-4.11</td></tr>
</table>
Kindly confirm the above position. Also furnish the details of estate activity pertaining to Vadinar Division.</td>
<td>The financial position of Kandla Division and Vadinar Division with Estate and Township Activity and Without Estate & Township Activity for the year 2005-06, shown in power point presentation is confirmed. The details of Estate Activity pertaining to Vadinar Division is as below:-

<u>Rs. in crores.</u>

Operating income 0.53

Operating cost 2.49

Operating deficit -1.96</td>
</tr>
<tr>
<td>14.</td>
<td>KPT has confirmed that it has received an upfront fees of Rs.10 crores and it has not been deposited in the Escrow account as stipulated in clause 2.8.3 of the revised tariff guidelines. KPT to inform the time frame within which it will comply with the stipulation. If the Escrow account is not created, while working out the ROCE, the capital employed figure will have to be adjusted suitably.</td>
<td>Opening of Escrow account is under process.</td>
</tr>
</table>

<table>
<tr><td>15.</td><td>KPT to confirm the actual income from Lease & Rentals and Township for the years 2003-04, 2004-05 and 2005-06.</td><td>The actual income from Lease & Rentals and Township for the years 2003-04, 2004-05 and 2005-06 is as below:-
<table>
<tr><th>YEAR</th><th>INCOME FROM LEASE & RENTALS</th><th>INCOME FROM TOWNSHIP</th><th>TOTAL</th></tr>
<tr><td>2003-04</td><td>1075.32</td><td>164.00</td><td>1239.32</td></tr>
<tr><td>2004-05</td><td>1956.58</td><td>259.07</td><td>2215.65</td></tr>
<tr><td>2005-06</td><td>1336.87</td><td>285.87</td><td>1622.74</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>16.</td><td>KPT had expressed its inability to quantify the operational efficiency, if any, achieved on account of addition to the gross block (vide clause 2.6.3 of the revised tariff guidelines). KPT is requested to clarify why it is difficult to comply with the requirements.</td><td>Looking to the huge traffic that is going to generate at this Port during next few years and present surge in the traffic at Kandla, various projects like construction of berths, barge points, godowns, cranes, dredging of the channel etc. have been undertaken to offset the congestion. Thus the measures are taken to improve the efficiency to deal with the situation and it may also act reverse i.e improving efficiency and thereby attract the cargo.

Various measures other than addition of infrastructure have been taken by the Port like allowing weigh bridges, bagging plants and cargo handling equipments by Private people for their own cargo, maximum utilization of storage place, easy movement of the cargo without obstructions, formulation of berthing and storage policies, night navigation etc.

It will however be difficult to quantify the operational efficiency achieved by each asset developed or each measure taken.</td></tr>
<tr><td>17.</td><td>A copy of the remarks on the KPT's general rate revision proposal received from ABG Kandla Container Terminals Ltd. was forwarded to KPT under our letter dated 2 November 2006. The remarks thereon if any, may please be forwarded.</td><td>The remarks of KPT on the comments given by M/s. ABG Kandla Container Terminal Limited on the KPT's general rate revision proposal has already been forwarded vide letter NO: FA/COST/1021-R/249 dated: 1.12.2006.</td></tr>
</table>

6.1. Since the reply furnished by KPT to the queries raised at Sr. Nos. 1 and 3 of para 5 above was incomplete, by letter dated 3 January 2007, the port was requested to furnish by 15 January 2007 the following information:

(i). A consolidated income and cost statement for the port as a whole for the years 2002-03 to 2004-05 with supporting activity wise cost statements.

(ii). A consolidated income and cost statement for Kandla division for the years 2002-03 to 2009-10 with supporting activity wise cost statements.

(iii). A consolidated income and cost statement for Vadinar division for the years 2002-03 to 2009-10 with supporting activity wise cost statements.

6.2. KPT vide its letter dated 29 January 2007 whether the income estimates shown therein were based on existing rates or on the proposed rates. Further, the sub activities shown

under the main activities bore different nomenclature and hence it was not possible to link them with the data furnished earlier by the port. The capital employed figures, sub-activity wise, were also not furnished. The port was therefore requested on 5 February 2007 details for the current year and for the ensuing three years based on the proposed rates. KPT by e-mail dated 25 February 2007 initially submitted a set of statements. This was replaced by another set of statements under e-mail dated 26 February 2007.

7. A joint hearing in this case was held on 13 March 2007 at Kandla Port Trust. The KPT and the concerned users have made their submissions.

8. Kandla Timber Association (KTA), Kandla Port Stevedores Association (KPSA) and Federation of Port Users (FOPU) submitted their written remarks on the KPT's proposal at the time of the joint hearing. Kandla Steamship Agents Association (KSAA) subsequently submitted their views in writing. Although the remarks of the KPT were sought on the views of these Associations the Port has not furnished any reply.

9.1. As per the revised cost statements furnished by KPT on 26 February 2007 the following final cost position emerges for the port as a whole:

Sr. No.	Particulars	Operating Income (Rs. In Crores) (at the existing tariff)			(Net Surplus (+) / Deficit (-) (Rs. In Crores)			Net Surplus (+) / Deficit (-) as % of Operating Income			Average Surplus/ Deficit%
		2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10	
1.	Cargo handling	108.73	141.35	145.59	32.44	49.90	51.75	29.83	35.31	35.55	33.56
2.	Port & Dock facilities	133.68	166.34	171.33	-138.70	-134.19	-137.98	-103.76	-80.67	-80.54	-88.32
3.	Rentable land and building	20.16	23.10	23.79	12.41	15.14	15.56	61.59	65.56	65.42	64.19
	Total	262.57	330.79	340.71	-93.85	-69.15	-70.67	-35.73	-20.90	-20.74	-25.79

9.2. The details of additional income sought by KPT in their revised cost statements are as under:

Rs.In crores

Sl. No.	Activity/ Sub-activity	Additional Income (Rs. In crores)			Total
		2007-08	2008-09	2009-10	
1.	Cargo handling	16.02	19.93	21.26	57.21
2.	Port & Dock activity	21.71	29.19	30.06	80.96
3.	Rentable land and building	2.95	3.38	3.49	9.82
	Total	40.68	52.50	54.81	147.99

10. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website http://tariffauthority.gov.in

11. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

(i). (a). The existing SOR of KPT was last reviewed in April 2002 based on the estimated cost position for the years 2002-03 and 2003-04. As per clause 2.13 of the revised tariff guidelines the actual physical and financial performance have to be reviewed with reference to the projections relied upon at the time of fixing the prevailing tariff and if performance variation of more than plus or minus 20% is observed, as compared to the projections, suitable adjustment in future tariff is to be effected. KPT has furnished an analysis of the variations in the physical and financial performance for the years 2002-03 and 2003-04. The figures considered by KPT for analysis tally with those appearing in the respective years' Annual Accounts of the port in respect of operating income, operating expenses and allocated management overheads. There is, however, a variation in the figures considered by the port in respect of Finance & Miscellaneous Income and F&M expenditure vis-à-vis those appear in the Annual Accounts. F&M Income as revealed in the Annual Accounts has been considered for the review analysis except interest income on general and other reserve fund investments, interest income on staff advances and the loan amount of Rs.12 crores prematurely returned in 2003-04 by JNPT. Likewise, the F&M expenditure as revealed in the Annual Accounts has been considered except interest on loans, loss on sale of assets and cyclone and earthquake expenses. The KPT has reported the capital employed figures of Rs.476.92 and Rs.508.63 crores respectively for the years 2002-03 and 2003-04 as against the estimate of Rs.474.84 crores and Rs.508.63 crores considered at the time of last general rate revision and the actual position reported by the port is considered in this analysis.

The analysis shows that KPT has incurred a total net deficit of Rs.20.20 crores (after ROCE) during the period 2002-03 and 2003-04. The analysis further reveals that as against the combined throughput of 78.06 M.T., estimated for 2002-03 and 2003,04, the actual cargo handled was at 82.15 M.T. which is an increase of 5.23%. Against the estimated operating income of 420.95 crores, for the two years, the actual operating income realised was Rs.422.89 crores The corresponding operating expenditure although estimated at Rs.180.80 crores, went upto Rs.195.80 crores, an increase of 8.33%. The reason for this adverse variation, according to the port, is under-estimation of the expenditure on rentable lands and buildings. During the two years, the management and general administration overheads also increased by 13.78%. The actual expenditure booked under depreciation for the two years was Rs.35.54 crores although the estimated expenditure on this count was only Rs.20.43 crores. The variation herein according to the port is due to capitalization of more assets. Against the aggregate estimated capital employed of Rs.1015.23 crores, the actual capital employed stood at Rs.985.55. The analysis thus reveals that no variation has taken place during 2002-03 and 2003-04 over and above 20% warranting any tariff adjustment.

(b). A further review has also been carried out for the succeeding three years 2004-05 to 2006-07 during which period the rate approved in April 2002 continued. The actual operating income and expenditure as reported by the port in the Annual Accounts of 2004-05 and 2005-06 has

been considered. In respect of 2006-07, in the operating income though the royalty income of Rs.3.58 crores has been excluded, the lease rental of Rs.7.87 crores received from the BOT operations has been included. Similar approach as adopted for the years 2002-03 and 2003-04 is followed in respect of Finance & Miscellaneous Income and Expenditure for the years 2004-05 to 2006-07. The capital employed for the years 2004-05, 2005-06 and 2006-07 reported at Rs.553.93 cr, Rs.559.24 crores and Rs.778.75 crores respectively, has also been taken without any modification. KPT has stated that it has identified assets not directly related to business at Rs.3.66 crores, which comprises the value of residential and non-residential buildings and some minor structures. As per Clause 2.9.7 of the revised guidelines, which came into effect on 31.3.2005, such business related assets are eligible for the return at the risk free rate. The average rate of ROCE claimed by KPT at the last general revision was at 14%. In the review analysis, the ROCE has been allowed at 14% for the years 2002-03 to 2004-05 and for the years 2005-06 and 2006-07 the ROCE at risk free rate of 7.40% is allowed on the business related assets worth Rs.3.66 crores and on the remaining assets, the ROCE is allowed at 15%. Considering the ROCE of 14% for 2004-05 and 7.40% / 15% for 2005-06 and 2006-07, the analysis reveals that the port incurred an aggregate additional deficit of Rs.33.71 crores during these three years. To sum up, no variation has taken place above the bench mark level so as to warrant any adjustment in future tariff on account of the physical and financial performance for the years 2004-05 to 2006-07.

(ii). The revised tariff guidelines stipulate a tariff validity cycle of three years. The tariff proposal filed by KPT in December 2005 contained projections for the three years 2006-07, 2007-08 and 2008-09. Since the revised tariff to be approved would spill over to 2009-10, KPT was requested to furnish the cost estimates for 2009-10 also. While furnishing the details of 2009-10, the port has revised the cost statements submitted by it earlier. The amended cost statements furnished by KPT are considered in this analysis.

(iii). (a) The port has subsequently modified its traffic projection for the years 2005-06, 2006-07, 2007-08 and 2008-09 at 45.91 Million Tonnes (MT), 50.79 MT, 52.02 MT and 59.54 MT respectively as against its earlier estimates of 45.70 MT, 46.00 MT, 57.50 MT and 62.61 MT for the respective years. For the year 2009-2010, the port has projected to handle traffic of 59.54 MT which is at the same level as projected for 2008-09. The throughput considered for 2007-08 in the cost statements is different from that relied upon for the Budget Estimate 2007-08. The port has sought to explain that the traffic projection was carried out at different point of time and hence the difference. The revised cargo-wise and location-wise traffic projection reported by the port for the purpose of tariff fixation is as under:

(in Million Tonnes)

Details of location	2005-06 (actuals)	2006-07 R/E	2007-08	2008-09	2009-10
Kandla liquid cargo- Import	7.48	8.10	8.16	8.43	8.43
Kandla liquid cargo - Export	1.00	2.24	2.36	2.51	2.51
Kandla dry cargo- Import	6.79	9.75	10.01	12.54	12.54
Kandla dry cargo-Export	9.20	8.68	8.49	12.96	12.96
Vadinar	21.44	22.02	23.00	23.10	23.10
TOTAL	45.91	50.79	52.02	59.54	59.54

(b). It is observed that compared to the actual traffic of 2005-06 (45.91 MT) the projection for 2006-07 at 50.79 MT is up by 10.62%. The projection for 2007-08 is kept at 52.02 MT i.e., up by 13.30% of 2005-06 and the projections for 2008-09 and 2009-10 have been kept at 29.68% above that of 2005-06.

(c). On a specific query from this Authority, the port has informed that the traffic projections for the future have been estimated based on the indications given by the port users and the trend of cargo handled during previous years, capacity increase, economic growth, etc.

(d). The traffic projections furnished by KPT in the cost statements for 2007-08 to 2009-2010 are relied upon for the purpose of this analysis. It is noteworthy that none of the users consulted in this proceeding has expressed any reservation on the traffic estimates. Nevertheless, if any undue advantage is found to have accrued to the KPT due to wrong estimation, adjustment will be made in the tariff at the time of next review of tariff in line with the revised tariff guidelines.

(iv). (a). The port furnished at different stages different estimates of operating income for the years 2006-07 to 2009-2010. For 2006-07, the operating income furnished ranged between Rs.277.40 crores and Rs.297.87 crores In early April 2007, KPT clarified that this is due to inclusion and/or exclusion in the statements prepared at different periods of time of the income receivable from BOT projects. Excluding the BOT income, the port has estimated the operating income for the port as a whole for 2006-07 at Rs.262.62crores, which is higher by 3.32% when compared to that of 2005-06 (Rs.254.18 crores). For the same reason, operating income for 2007-08 estimated by the port in the cost statement at different stages also varied between Rs.262.62 crores and Rs.286.56 crores The port has, however, projected operating income including lease rental from BOT operations as Rs.303.87 in the B.E.2007-08 Since the KPT subsequently confirmed that the BOT income has been included therein, the operating income for 2007-08 is considered based on the B/E 2007-08 figures with adjustment for the royalty and lease rental income. The operating income projected by KPT for subsequent years of 2008-09 and 2009-10 is at Rs.330.80 crores and 340.72 crores respectively and it is in tandem with the higher traffic projection for those two years.

(b). The port has projected the operating income for 2006-07 from cargo handling activity at Rs. 135.34 crores which is at a higher level when

compared to that of 2005-06. (Rs.128.67 crores). The increase is in tandem with the increase in cargo throughput. The cargo handling operating income for 2007-08 has been estimated by port at Rs.108.78 crores for the purpose of tariff fixation although the operating income under this head shown in the Budget Estimate 2007-08 is Rs.154.02 crores, which according to the port includes the royalty income and lease rental receivable from BOT projects. For the tariff fixing exercise, the operating income for 2007-08 at Rs.121.72 crores is relied upon based on the BE 2007-08 figures by excluding the estimated revenue share receipts from BOT project which, as per the tariff guidelines, are to be maintained in an escrow fund for meeting infrastructure related expenditure within 5 years. The operating income for 2008-09 and 2009-10 has been projected higher at Rs.141.35 crores and Rs.145.59 crores respectively, in consonance with the higher throughput projection of 59.54 M.T. per annum for those two years.

(c). The operating income from Port & Dock activity has also been projected at higher levels for 2006-07 to 2009-10 vis-à-vis the actual operating income realized in 2005-06 (Rs107.59.). The operating income of Rs.133.68 crores considered for 2007-08 in the cost statement differs marginally with that projected at Rs.134.09 crores in the Budget Estimate 2007-08. For the tariff fixing exercise, the operating income for 2007-08 is moderated, subject to adjustment of foreign exchange variation as discussed subsequently, based on the B/E 2007-08 figures. The income projections for Port and Dock activity appear to be in order as the vessel traffic projections for years 2006-07, 2007-08, 2008-09 and 2009-10 have been placed at 447.02 lakhs GRT, 442.86 lakhs GRT, 538.93 lakhs GRT and 570.94 lakhs GRT respectively, compared to the 383.21 lakhs GRT of 2005-06.

(d). The operating income from the activity relating to rentable land and building has been estimated by the port in the cost statements at Rs. 15.08 crores, Rs.20.16 crores Rs.23.10 crores and Rs.23.80 crores respectively, for the years 2006-07 to 2009-10. The port has confirmed that the expected increase in estate income is due to the premium on the land auctioned awaiting CRZ clearance.

(v). (a). The port has confirmed that the royalty income from the BOT projects has neither been included in the Operating income nor in the Finance and Miscellaneous Income. The estimated royalty income receivable in 2007-08, 2008-09 and 2009-10 is reported by the port at Rs.32.30 crores, Rs.35.12 crores, and Rs.39.96 crores respectively. As per Clause 2.8.3 of the revised tariff guidelines, the royalty receivable should be applied first to meet the cost of surplus labour, if any, and at least 50% of the balance should be maintained in an Escrow Account for creation of port infrastructure facilities within five years and the accrual to this Escrow Account will not be treated as revenue for fixing the tariff of the Port.

(b). In addition to the royalty income, the Port has estimated to receive lease rental from the lands allotted to BOT projects at Rs.7.87 crores, Rs.8.15 crores and Rs.8.44 crores respectively during 2007-08, 2008-09 and 2009-2010. The Port has confirmed that this income has not been considered by it in the cost statements. Lease rentals receivable from

BOT projects are to be recognized as revenue for fixing tariff and, therefore, such income is included in the estate rental in this analysis.

(c). The port has received an upfront fee of Rs.10 crores from one BOT operator. As per its annual accounts, the port has also received Rs.52 lakhs as royalty in 2005-06. The royalty, if any, received in 2006-07 is not clearly disclosed. KPT has admitted that it has not opened the Escrow Account as required under Clause 2.8.3 of the revised tariff guidelines. At the joint hearing held on 16 March 2007, the Port has, however, assured that it will open the requisite Escrow Account in April 2007. KPT is advised to open the Escrow Account, if not opened till date, and deposit the entire royalty/revenue share received so far in this account which should be utilised for creation of port infrastructure facilities within the specified time frame failing which the entire accrual will be taken as revenue of the port at the time of the next tariff fixation.

(vi). The port has projected the F&M income for 2007-08 to 2009-10 at Rs.4.31 crores, 4.50 crores and Rs.4.55 crores respectively. While arriving at the figures, KPT has not considered 'income related to previous years', which stood at Rs.3.03 crores in 2004-05, Rs.0.23 crores in 2005-06 and Rs.1.50 crores in 2006-07. Even though the quantum of receipt on this account varies from year to year, the past trend shows that it is a regular feature of receipt. The F&M income for 2007-08 to 2009-10 has been modified by considering an amount of Rs.1.60 crores per annum towards income related to previous years.

(vii). KPT has projected the F&M expenditure for the years 2007-08 to 2009-10 at Rs.24.31 crores, Rs.25.41 crores and Rs.26.55 crores respectively. The F&M expenditure considered by the port includes payment of interest on capital debt, loss on disposal of assets, write off of losses, contribution to Pension Fund and fringe benefit tax, all of which have been excluded in this analysis. Under the head grant-in-aid the port has included Rs.1.06 crores, Rs.1.11 cr and Rs.1.16 crores respectively during 2007-08 to 2009-10 towards contribution of KPT for the installation of VTMS. It is understood that KPT has to subscribe 25% of the cost of installation of VTMS, the balance to be borne by GMB (25%) and the Directorate General of Lighthouses and Lightships (50%). KPT has confirmed that a policy decision has been taken with the approval of the Central Govt. that the contribution made by it on the installation of the VTMS has to be treated as revenue expenditure since the owner-ship of the asset does not vest with the port. For the reasons adduced by the port, the contribution towards VTMS project is recognized as a revenue expenditure.

(viii). The port has confirmed that no income is generated from railways operation but yearly expenditure of about Rs.8 to Rs.9 lakhs is incurred towards the maintenance of the railway lines situated inside the port area. This expenditure has been clubbed with cargo handling activity in the cost analysis.

(ix). While estimating KPT has considered the exchange rate of 1 US$ = Rs.46.50. The exchange rate at the time of finalizing this analysis is around 1 U.S. $ =Rs.41.20. As per Clause 2.5.1. of the revised tariff guidelines income projections should take into account effect of foreign exchange fluctuations of income from dollar denominated tariff items. Port has indicated that during 2005-06 about 89% of the income from port and dock activity is generated from dollar denominated tariff items (rates for foreign going vessels) and the balance from coastal vessels. Based on this ratio, the operating income of the port and dock activity has been reduced by Rs.13.67 crores, Rs.16.88 crores and Rs.17.38

crores respectively, for the years 2007-08, 2008-09 and 2009-10 on account of strengthening of Indian Rupee vis-à-vis U.S. dollar. Although storage fees on cargo containers is also dollar denominated, no moderation in this regard is carried out since KPT has not projected any container storage income for these years due to the privatization of the container handling activity.

(x). According to clauses 4.3 and 6.1.2 of the revised tariff guidelines coastal cargo/container/vessel related charges should not exceed 60% of the normal cargo/container/vessel related charges. The revised guidelines do not permit restatement of coastal rates with reference to prevailing exchange rate at the time of each general revision of Scale of Rates. The objective is to ensure that the coastal vessels are not burdened periodically on account of the accumulated effect of fluctuation in the exchange rate. At the last review of rates in April 2002, the exchange rate considered was 1 U.S. $ = Rs.48.90. KPT has proposed concessional tariff for coastal vessels / cargo not exceeding 60% of the tariff prescribed for normal cargo/container/foreign-going vessels in line with the revised tariff guidelines. While prescribing the concessional tariff in respect of vessel related charges, the KPT has considered the exchange rate of Rs.43.47 for the purpose of conversion of dollar denominated rate into rupee terms. The exchange rate presently prevailing is 1 U.S. $ = Rs.41.20. Unless restatement of the tariff is resorted to, the policy of allowing the stated level of concession to coastal category cannot be implemented. Therefore, the coastal vessel rates are adjusted with reference to the prevailing exchange rate and the concession is to be allowed as a matter of policy. The existing rates of coastal vessels / containers will undergo revision to the extent of increase in tariff, if any, decided in the respective tariff category with restatement on account of exchange rate variation.

(xi). In the revised statements furnished, the KPT has estimated the operating cost (excluding depreciation and Management and General Overheads) for the years 2007-08, 2008-09 and 2009-10, at Rs.140.16 crores, Rs.151.46 crores and Rs.158.28 crores respectively. The operating cost at Rs.132.88 crores as projected in the BE 2007-08 is, however, considered in this analysis. While projecting the operating expenditure for 2007-08, the port has considered a 15% increase in the salaries and wages towards the impending wage revision. As has been allowed at other ports while reviewing their respective Scale of Rates recently, a provision of 15% for wage revision effective from 1 January 2007 is considered and the annual escalation on other items of expenditure is restricted at 5.40%. The cost statements have been moderated accordingly.

(xii). The KPT has estimated the Management and General Overheads for the years 2007-08, 2008-09 and 2009-10 at Rs.48.16 cr, Rs.50.33 cr and Rs.52.60 crores respectively. In line with the earlier decision to allow escalation in the salary and wage component at 15% on account of the expenditure of wage revision effective from January 2007 and restricting the escalation on other items of expenditure at 5.40%, the cost statements have been suitably moderated.

(xiii). As per clause 2.6.2. of the revised tariff guidelines manning scale/datum for different services has to be reckoned at the levels followed by port based on various settlements. It also states that with the technological changes in operation, the port should take necessary action to conduct time and motion study and regularly adjust manning scale/datum accordingly after due process of law. When the attention of the port was drawn to this clause, it informed that although no time and motion study have been carried out, the principles of such study are being followed as a practice. As per the port the existing datum for

different commodities was initially fixed in 1979 and was revised in 1984 and the next revision of datum is under process. This Authority reiterates that the port should take necessary action as contained in clause 2.6.2. of the revised tariff guidelines.

(xiv). (a). The capital employed considered by KPT for the years 2007-08 to 2009-2010 is at Rs.828.47 cr, 1014.34 crores and 1014.34 crores respectively. This consists of Rs.12.34 crores Rs.12.95 crores and Rs.12.95 crores as working capital and Rs.816.13 crores Rs.1001.39 crores and Rs.1001.39 crores as net block for the respective years. The revised guidelines for tariff setting stipulate the norms for the various items of working capital like inventory, sundry debtors, cash balances, etc. The Port was requested to calculate the working capital forming part of the capital employed, adhering to the limits specified in Clause 2.9.9 of the guidelines for tariff fixation to ensure that it is not unjustifiably expanded. Instead of furnishing the details, the KPT stated that if the inventory is considered according to the limits provided in the guidelines, the amount of stores inventory will be more than the amount reflected in the Balance Sheet and hence it has to be considered that the inventory included in the working capital is within the limits specified in Clause 2.9.9 ibid. The port further stated that the Sundry Debtors balance included in the working capital is not in accordance with the revised guidelines (two months estate income and railway terminal charges payable by Indian Railway) and if the guidelines were adhered to the working capital figure would be in the negative. Since the response of the port is found not satisfactory to justify deviations from the tariff guidelines, the working capital details, the working capital is taken as nil for assessment of capital base of the port. A similar position was found to emerge in respect of other Port Trusts at the time of general revision of their respective Scale of Rates.

(b). The addition to the net block envisaged by KPT during 2007-08 and 2008-09 amounts to Rs.32.26 crores and Rs.185.26 crores respectively. The port has categorically informed that all the capital addition envisaged will be completed within the time frame indicated in the proposal. Of the Rs.185.26 crores capital additions considered for 2008-09, Rs.100 crores is towards construction of the 13th and 14th cargo berths and Rs.53 crores is for development of open storage facilities. It is understood that the project of 13th and 14th cargo berths is awaiting the clearance of Expenditure Finance Committee (EFC), Government of India. Although the KPT envisages commissioning of the project in 2008-09, there is no certainty about commissioning of the project within the envisaged time frame. Further, the port has nothing to report about the status of the other project related to development of open storage facilities estimated to cost Rs.53 crores Since the tariff guidelines specify that only fully commissioned assets can be considered for computing return on capital employed, Rs.153 crores have been excluded from the net block of 2008-09 and 2009-2010 projected by the Port. If it so happens that these projects are completed within the current tariff validity cycle, the KPT has an option to submit suitable proposals for fixing special rates for these facilities at least 6 months before the likely commissioning of the projects.

(xv). The revised tariff guidelines stipulate that return on capital employed allowed should be linked to the utilization factor of the capacity of the port. The KPT has

assessed the capacity of the port at around 44.85 million tonnes for the year 2005-06. The port expects to add to its capacity13.00 M.T., 0.70 M.T. and 22.90 M.T. during 2006-07, 2007-08 and 2008-09 respectively. In other words, the assessed capacity of the port will be 58.55 M.T., 81.45 MT and 81.45 M.T. during 2007-08, 2008-09 and 2009-2010 respectively and when traffic estimated by the KPT for the relevant three years is compared with the assessed capacity, it is seen that the port will be operating at 88.84%, 73.10% and 73.10% capacity in 2007-08, 2008-09 and 2009-2010 respectively. It can thus be presumed that the prescribed minimum capacity utilisation limit of 60% as cut off level for allowing the maximum permissible ROCE would be achieved by KPT.

(xvi). The Port has identified business related assets worth Rs.3.66 crores and certified that it has no social obligation assets. A return at risk free rate of Rs.7.9% is allowed on the business related assets and the business assets have been allowed a return of 16%.

(xvii). In the light of the analysis given above, the cost statements have been modified. The modified cost statements are attached as **Annex-I (a) to I(e)**.

(a) The summarised position of the results disclosed by the cost statements is given in the table below:

Rs. in crores

Sr. No.	Particulars	Surplus (+)/ Deficit(-) as per cost statements			Surplus (+)/ Deficit(-) as percentage of operating income			Average
		2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10	
	I. KANDLA DIVISION							
(i)	Cargo handling activity excluding POL	-8.52	8.19	9.07	-14.05	9.74	10.49	2.06
(ii)	POL	31.86	28.02	28.82	88.83	87.19	87.06	87.70
(iii)	Port and Dock facilities	-161.83	-142.04	-144.56	-179.38	-119.67	-118.24	-139.10
(iv)	Estate	22.89	26.06	26.96	83.23	84.83	85.04	84.31
	Total for Kandla Division	-115.60	-79.77	-79.71	-53.95	-30.03	-29.15	-37.71
	II. VADINAR DIVISION (Including cargo, vessel and estate activities)	39.88	39.44	40.65	70.55	69.82	69.86	70.07
	III. PORT AS A WHOLE	-75.72	-40.33	-39.06	-27.06	-12.52	-11.79	-17.42

(b). Summarized results of the various sub-activities under cargo handling and vessel related activities at Kandla Division are given below:

Sr. No.	*Particulars*	Operating Income (Rs. In Crores) (at the existing tariff)			(Net Surplus (+) / Deficit (-) (Rs. In Crores)			Net Surplus (+) / Deficit (-) as % of Operating Income			Average Surplus/ Deficit%
		2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10	0
1	**Cargo Handling Activity**										
	Dry Cargo	42.59	62.76	64.64	-13.81	4.18	4.49	-32.42	6.66	6.94	-6.27
	Warehouse	16.85	20.07	20.67	4.36	3.10	3.66	25.89	15.49	17.71	19.70
	POL	35.87	32.14	33.10	31.86	28.02	28.82	88.83	87.19	87.06	87.70

	MISC.	1.19	1.18	1.22	0.94	0.91	0.93	78.40	76.75	76.33	77.16
	Total	96.49	116.15	119.63	23.05	36.21	37.90	24.18	31.18	31.68	29.01
2	**Port & Dock Activity**										
	Berthing	17.49	23.92	24.64	-77.99	-75.58	-75.84	-445.92	-315.99	-307.82	-356.57
	Port Dues	24.71	32.31	33.28	-64.01	-55.64	-57.49	-259.02	-172.21	-172.75	-201.33
	Pilotage	47.14	61.45	63.29	-17.57	-9.09	-9.51	-37.27	-14.80	-15.03	-22.37
	Water supply	0.10	0.11	0.12	-3.05	-2.64	-2.66	3057.01	2320.49	-2269	-2548.84
	Misc.	0.76	0.89	0.92	0.33	0.44	0.44	43.07	48.87	48.03	46.66
	Total	90.20	118.68	122.25	-162.62	-142.51	-145.06	-179.38	-119.67	-118.24	-139.10

(The difference in the figures appearing in the two statements shown above is due to the rounding up of the individual activity-wise figures).

(c). The activity-wise additional revenue sought to be generated by the port through the proposed tariff revision, as arrived at by applying the proposed percentage of increase in rates on the estimated level of tariff is as follows:

Rs.in crores

Sl. No.	Activity/ Sub-activity	Additional Income (Rs. in crores)			Total
		2007-08	2008-09	2009-10	
1.	Cargo handling	16.02	19.93	21.26	57.21
2.	Port & Dock activity	21.71	29.19	30.06	80.96
3. *	Rentable land and building	2.95	3.38	3.49	9.82
	Total	40.68	52.50	54.81	147.99

* There is no rate revision made in this proposal by KPT on rentable land and building. However, the additional income projected by KPT and shown under rentable land and building according to KPT is due to the estimated increase in income due to the premium on the land auctioned awaiting CRZ Clearance.

(xviii). (a). KPT has proposed (i) 50% increase in berth hire charges and 15% increase in cargo handling, port dues, pilotage and Misc. charges at Kandla Division and (ii) 15% increase in port dues, pilotage, berth hire and Misc. charges at Vadinar division leaving the cargo handling activity at Vadinar with no hike. The proposed increase in rates requires to be justified in terms of the revised tariff guidelines with reference to the cost position obtaining at the KPT. Since the quantum of proposed hike varies with different sub-activities, the summarized results brought out at paragraphs (a) & (b) of (xvii) above are analyzed below for admissibility of the proposed hike in rates for the respective sub-activities of the KPT, reckoning with the estimated additional revenue position brought out at paragraph (xvii) (c) above.

(b). The estimated financial position at the existing level of tariff for the port as a whole shows an aggregate deficit of Rs.155.11 crores for the three years of 2007-08, 2008-09 and 2009-10 in consideration against the targeted additional revenue generation of Rs.147.99 crores due to the proposed tariff revision. The Kandla division shows a larger deficit of Rs.275.08 crores which is cross-subsidised by the surplus of Rs.119.97 crores of the Vadinar division.

(c). The Vadinar Division as a whole is in surplus. The stated position of this Authority is not to allow any increase in tariffs for those activities which show a surplus. There is, therefore, no case for revision of tariffs in any of the services rendered at Vadinar Division.

(d). An additional income of around Rs.57.21 crores is sought to be generated from the cargo handling activity, by revising the rates upwards by 15% at Kandla division. Of the cargo related services at Kandla division, the POL handling activity shows an aggregate surplus of Rs.88.70 crores and warehousing activity and miscellaneous activities show surpluses of Rs.11.12crores and Rs2.78 crores respectively. Only the dry cargo handling at Kandla shows an aggregate deficit of Rs.5.14 crores. Since the cargo handling activity as a whole shows an aggregate surplus, the existing tariff relating to the cargo handling activity at the Kandla division is retained without any upward revision.

(e). The port and dock activity as a whole shows an aggregate deficit of Rs.449.86 crores in the Kandla division. Of these vessel related charges, the berthing activity shows an aggregate deficit of Rs.229.41 crores, port dues activity shows an aggregate deficit of Rs.177.14 crores, pilotage activity shows an aggregate deficit of Rs.36.17 crores, water supply service shows an aggregate deficit of Rs.8.35 crores and only Misc. activity shows an aggregate surplus of Rs.1.21 crores Going by the deficit of Rs.449.86 crores the vessel related charges need to be revised upwards by 139% to maintain a revenue neutral position. Considering the fact that a steep increase in tariff would cost a heavy burden on users, KPT has only proposed an increase of 15% in Port dues, 15% on pilotage, 50% of berth hire and 15% on Misc. charges including supply of water leviable at Kandla division. In view of flow of cross-subsidisation between activities, the aggregate deficit in this activity is partially met by surplus in other activities. It is noteworthy that the estimated additional revenue in vessel related charges due to the revision proposal works out only to Rs.72.78 crores against the adjusted deficit of Rs.155.11 crores. In view of the deficit position reflected in the income cost analysis, this Authority approves the 15% hike in port dues, pilotage, supply of water and other miscellaneous services and 50% hike in berth hire charges at Kandla division. It is also to be recognised that the rationalisation of tariff structure proposed will also result in some additional revenue to the port, which could not be quantified precisely in the absence of any analysis furnished by the port.

(f). The estate related activity shows an aggregate surplus of Rs.75.91 crores. The present proposal of KPT does not envisage any rate revision under this activity.

(xix). The cost position and the estimated additional revenue generation are based on the estimates of KPT which contain many gaps. The proposal approved by the Board of Trustees indicates anticipated additional revenue of Rs.30.43 Crores per annum. The tariff increases allowed by this Authority could be to the extent of Rs.24.26 crores per annum. The port trust should partly meet the revenue gap by improving productivity / efficiency of operation and initiating cost reduction drive seriously. The port should also review utilisation of its various facilities and obsolete dead assets should be disposed off, which will reduce the capital cost as well as overheads. In short, serious efforts should be made by the port to

bring the gap in revenue left uncovered by tariff increase by effective operational and managerial control.

(xx). It is noteworthy that the aggregate deficit position as per KPT for the 3 years period under consideration has been Rs.233.63 crores as against which the Port has sought an additional revenue of Rs.147.99 crores by way of upward revision in tariff thereby agreeing to bear an uncovered deficit of Rs.85.64 crores. The modification effected by this Authority reduces the net deficit to Rs.155.11 crores for the corresponding period. The deficit left uncovered by the tariff increases approved by this Authority amounts to Rs.82.33 crores which is comparable with the burden the KPT had agreed not to pass on to the users.

(xxi). The Port has proposed to define 'container' as container other than shippers' own container. On a specific query, the Port informed that the shippers' own container is supposed to be break bulk cargo package including the container and unlike the liner container where the container is a separate unit, wharfage and demurrage charges are recovered both on the container and the cargo. According to the Port if any shippers' own container is handled at Kandla Port (exclusive of the private terminal) the said unit will be treated as cargo package and the charges on the container would be on ad-valorem on the CIF value of the container. KPT has drawn attention to the fact that Bill of Entry is filed for the container on its CIF value and duty is paid thereon. Based on the explanation furnished by KPT, the proposed definition has been incorporated as a note under Schedule of wharfage charges and schedule of demurrage charges specifically stating that such a definition is for the limited purpose of recovery of wharfage and demurrage charges only.

(xxii). On the advice of this Authority, the KPT has incorporated the standard provisions relating to recovery of dollar denominated tariff and recovery of penal interest charges as prescribed under clause 2.19.1 to 2.19.3 and Clause 2.18.2 respectively of the revised tariff guidelines for tariff fixation.

(xxiii) At the instance of this Authority, the Port has included a general condition to the effect that user will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the Port.

(xxiv). The Port has included in the proposed scale of rates the relevant conditionalities governing concession to coastal vessels/cargo/container as prescribed in TAMP's Order No.TAMP/4/2004/Genl dated 7 January 2005 and subsequent amendment dated 15 January 2005.

(xxv). In compliance with clause 6.10. of the revised tariff guidelines, the KPT has proposed the unit of levying the port dues at a single slab of GRT (i) at US $ 0.23 per GRT for foreign going vessels, at Kandla division as against the existing three slab rates of US $ 0.175, US $ 0.20 and US $ 0.20 and (ii) at US $ 0.07 per GRT for foreign going vessels at Vadinar division as against the existing three slab rates of US $ 0.05, U.S $ 0.06 and U.S. $ 0.07 respectively. Although the port has proposed to effect an increase of 15% in Port dues at Kandla and Vadinar divisions, the rationalisation has resulted in an increase of 31.4% for the vessels falling under the existing first slab upto 10000 GRT at the Kandla division. In the Vadinar division, the increase is by 40% in the first slab and by 16.66% in the second slab. The Port has stated that the rate increase in port dues at 15% has been proposed after considering the average size of the vessels visiting the Port. For the reasons elaborated in para 11(xviii)(c) above, no rate increase is due at Vadinar division. The port has stated that about 20%

of the vessels calling at Kandla Division fall under the category upto 10000 GRT, 75% falls under slab 10000 to 30000 GRT and 5% above 30000 GRT. At Vadinar division, 5% of the vessels visiting thereat fall in the first slab, 10% in the second slab and balance 85% in the third slab. The port and dock activity as a whole is heavily in deficit and the position will only partially improve even after the increase in rates approved. Since rationalisation of the slabs is required by the tariff guidelines, the proposal of the Port to prescribe port dues at a single slab of GRT is agreed to.

(xxvi). (a). In compliance with clause 6.10. of the revised tariff guidelines, the Port has proposed the pilotage schedule under three slabs with a reduction of 20% on the unit rate of the first slab in respect of the second slab and with a reduction of 30% in the unit rates of the first slab for the third slab with incremental GRT.

(b). In the existing arrangement, the pilotage fee covers for services of the port's pilot, and provision of required number of tugs/launches for inward and outward movements and one shifting operation within the harbour. Any additional shifting requested by the vessel agents is charged separately. KPT has proposed to retain the existing arrangement with an additional proviso that additional tugs required will be charged separately. Clause 6.4 of the revised tariff guidelines specifies that the composite levy should comprise one inward and one outward movement with required number of tugs/launches of adequate capacity and shifting of vessels for port convenience. The clause further specifies that only shifting at the request of vessels will attract separate shifting charges. Since the composite pilotage charges proposed by the port are inclusive of one shifting operation within the harbour, KPT was requested to separate the shifting element and reduce the unit rate of the composite fee correspondingly and amend the relevant conditionalities suitably. Instead of complying with the request the port has stated that shifting at the request of user does not form part of the composite fee and hence the conditionality need not be amended. In the absence of any information made available on the shifting element included in the existing composite fees, the existing pilotage fees is reduced by 10% to exclude the shifting element following the same approach adopted in the recent cases of NMPT and VPT. The reduction in income on account of this modification may be offset by the levy of shifting charges at 25% of the pilotage fees when shifting is carried out at the request of the vessels.

(c). KPT has retained the existing conditionality that shifting at the request of the vessel will be charged at 25% of the pilotage fees. The levy of shifting charges when requested by the vessels, at 25% of the pilotage fees is agreed to as an interim measure with a condition that the Port should submit within 6 months a proposal suggesting rate for such shifting of vessels based on the cost of rendering the service instead of linking it with pilotage fees.

(d). For the reasons elaborated in para 11(xviii)(c) above no rate increase except rationalisation in compliance of clause 6.10 of the revised tariff guidelines is due in pilotage fees leviable at Vadinar division. Since pilotage activity is heavily in deficit the rate increase proposed at 15% for Kandla division is allowed. In tandem with the increase proposed, the Port has also proposed increase in the attendance fees per hour

applicable to foreign going vessels and coastal vessels. Since the services of pilots provided are related to grounding and drifting of vessels etc., the increase proposed is allowed both for Kandla & Vadinar divisions.

(e). In the existing arrangement, minimum 12 hours notice for inward pilotage and 6 hours notice for outward pilotage has to be given. If the services of the pilot are requisitioned within less than 12 hours in case of inward pilotage and 6 hours in case of outward pilotage, then the agents have to pay late submission charges of pilotage equivalent to cancellation charges. The Port has proposed amendments to the existing conditionalities whereunder in respect of vessels whose ETA is delayed for less than 3 hours and if amendment letter is given at least 3 hours prior to the pilot's boarding time, it will not be treated as cancellation. According to KPT, the modifications proposed are to alleviate the practical difficulties faced by port users. The Port has pointed out that the inward pilotage requisition is filed on the basis of expected time of arrival (ETA) of vessels and if the actual arrival time differs from the arrival time declared, the port users have to cancel the requisition and rebook the pilot at the new arrival time. The proposed amendment gives a leverage of 3 hours to the port users whereby an amendment of ETA upto 3 hours can be given without it being treated as cancellation. The proposal of the port merits approval.

(f). The Port, however, has simultaneously proposed to incorporate a conditionality by which for any movement for outward pilotage to be carried out before 8 a.m the cut off time for filing the sailing memo should be 2100 hrs. of the previous day. According to the Port, the provision of a cut off time would ensure finalisation of pilotage programme for the morning pilotage. The KPSA and FOPU have stated that introduction of cut off system and submission of ETA letter are not in conformity with the online working system of the port. They have also argued that the cut off time of 2100 hours will lead to untold harassment to users and will also promote unhealthy practices. This Authority finds merit in the contention of the users and, therefore, accedes to the request of the trade in not introducing a cut off time of 2100 hrs. for filing the sailing memo.

(xxvii). A new levy of Rs.25000 by way of penalty is proposed, if the Port moves out a vessel from berth after completion of cargo operation, without the agents filing the required sailing/shifting memo. The Port has clarified that there are instances where the vessels remain idle at berths even after completion of cargo operation due to improper estimation on the part of agents and stevedores. Although the rate of Rs.25000 proposed has not been arrived at on any cost benefit analysis, the intended clause, according to the port, is to minimise the misuse of priority berthing. The KPSA and FOPU have opposed the proposed levy stating that a situation of agents failing to file the sailing or shifting memo never happens and the proposed levy would create unhealthy working system at the port. The SCI as a corollary has made a counter query as to whether KPT would reimburse the agents the loss suffered by the ships due to detention of vessels in the port for want of pilots. The port is of the view that if the vessel vacates the berth at her scheduled time, the next waiting vessel could be berthed quickly and the trade benefits therefrom. Although the arguments put forward by the port have some merits, it has not spelt out clearly the procedure to be followed before removing the vessels, which have completed cargo operations. The Port has also not furnished any statistical information to substantiate the

number of occasions such incidents of overstayal of the vessels at the berths have taken place. The port is advised to consult the trade and consider the issue afresh and submit a separate proposal, if necessary, which should specify the procedure to be followed in a transparent manner before moving out such vessels from the berths.

(xxviii) (a). Clause 6.5.1 of the revised tariff guidelines stipulates differential berth hire charges for group of berths having comparable services/facilities with rebates for major components of services and facilities not provided. When the port was requested to comply with this clause, it has informed that a uniform berth hire charges has been proposed for all the berths since all the berths are being used at Kandla to handle all types of cargo. The Port has added that the berths can only be classified as crane berth and non-crane berth and such a classification exists in the proposed scale of rates with a facility of rebate for non-crane berth. The port is again advised to comply with the stipulation contained in clause 6.5.1 of the revised tariff guidelines atleast for the next tariff cycle.

(b). In the existing arrangement the berth hire charges at liquid cargo berths are levied under two slabs, one upto 10000 GRT and the other from 10001-30000 GRT and above. For general cargo berths, although the schedule contains two slabs – one upto 10000 GRT and the other from 10001 GRT – 30000 GRT and above, the unit rates charged are the same. In compliance with clause 6.10. of the revised tariff guidelines, the port has proposed berth hire charges under a single slab. The port has proposed 50% increase in berth hire charges after considering the average size of the vessels visiting Kandla. For the reasons elaborated at para 11 (xviii)(c) above, no rate revision is due at the liquid cargo berths except the rationalisation of the charges under a single slab. While carrying out the rationalisation in respect of the vessels upto 10000 GRT there would be an increase of 31.25% in the liquid cargo berth hire charges. Since only about 5% of the vessels calling at Vadinar division falls under the category upto 10000 GRT, the proposal to revise the berth hire charges by 50% for general cargo berths and also levy the charges at a single slab of GRT are approved as proposed by the port.

(c). Based on the advice of this Authority, the port has incorporated a clause stating that no berth hire shall be levied for the period when the vessels idle at berths due to breakdown of port equipment or power failure or for any other reasons attributable to the port. This will partly answer some of the demands made by users in the context of the proposed overstay charges.

(xxix) At the existing arrangement, mooring charges are recovered at 30% of the applicable berth hire charges. The port has proposed an hourly rate towards mooring charges both for foreign going vessels and coastal vessels. The port has clarified that the proposed hourly rates are equivalent to 30% of the proposed berth hire charges and hence there would be no financial implication whatsoever. Both the KPSA and FOPU, however, have requested to retain the existing unit of levy of the mooring charges stating that the proposed change would cause heavy burden on the trade. The argument of the users is not clear as reduction in the unit of levy is to benefit the trade as they will pay only for the actual usage of the facility. Mooring charges with an increase of 50% of the charges applicable to non-crane berths at the Kandla division are

approved. As already stated there would be no change in the rate applicable for vessels using SBM at Vadinar.

(xxx). While proposing a rate increase of 50% under schedule of anchorage charges, the port has proposed an hourly rates for inner anchorage both for coastal and foreign going vessels instead of the existing levy of inner anchorage charges at 20% of the applicable berth hire charges. The port has clarified that the proposed hourly rates are 20% of the proposed berth hire charges and hence there would not be any financial implication. While approving the existing Scale of Rates in April 2002, this Authority had advised KPT to classify the anchorages according to the depth available, proximity to the main operational area etc. and to prescribe separate anchorage charges without linkage to the berth hire charges. The port has now stated that two anchorage fees are prescribed in the Scale of Rates, one for anchorage at Kandla OTB and the other for inner anchorage within the harbour and in the case of inner anchorages within the harbour (between berth No.1 and berth no.12), in the absence of much variation in depth, differential anchorage fees need not be prescribed. Instead of carrying out an exercise and arriving at separate anchorage charges without linking to the berth hire charges, the Port has proposed hourly inner anchorage charges at 20% of the berth hire charges. The revised rates are approved at 20% of the revised charges applicable to non-crane berths except at Vadinar division. The Port is advised to comply with the earlier directions in this respect given in April 2002.

(xxxi). Presently, transshipment/lighterage fees are levied on vessels lying on their anchors in stream and carrying out transhipment/lighterage operations. The port has proposed to levy of the charges only on cargo not manifested for/from Kandla. KPT has clarified that vessels in the past used to visit Vadinar for transhipment and go back to other ports to complete the discharge and such types of vessels carrying out transshipment/lighterage operation will continue to pay the charges but higher draft vessels carrying out lighterage operations at OTB for reducing the load to take berth at Kandla are now proposed to be exempted from payment of the charges. Both KPSA and FOPU have stated that the insertion of this condition is not in conformity with Customs Act as no lighterage of cargo would be permitted without a manifest having been filed. The relevance of this objection to the proposed liberalization in payment of charges is not clear. This Authority would not like to go into the custom procedures and approval is accorded to the port's proposal to levy transhipment/lighterage charges only for cargo not manifested for/from Kandla, keeping in mind the interest of the port and trade.

(xxxii). The port has proposed to retain the existing conditionality by which any vessel that continues to occupy any berth without carrying out cargo handling operations for any reasons and after the expiry of the notice period shall pay additional berth hire charges at 5 times the normal rate from the time and date of expiry of the notice. In the Order passed by this Authority in April 2002, KPT had been advised to spell out clearly the notice period in a transparent way. The port has now proposed to modify the conditionality with the inclusion that the notice to be given would contain the reasons for asking the vessels to vacate. Since it is not possible to allow the port to exercise such unguided discretion, the

proposed provision cannot be agreed to. If the issue concerns any administrative matter, the port is within its right to take suitable action even without this Authority including a condition in the Scale of Rates.

(xxxiii). (a). The port has confirmed that the wharfage charges have been proposed based on the cost of handling and special care required to be taken while handling and storage of cargo as specified in clause 4.2.2. of the revised tariff guidelines. Nevertheless, no analysis to support this assertion is made available to this Authority.

(b). On a specific advice from this Authority, the port has proposed coastal rate for LPG.

(c). The port has proposed increase in wharfage charges on commodities like food grains, metal scrap, oil cake, timber, salt, sugar and others by percentages varying between 14.28 and 125. Reduction ranging from 11.11% to 33.30% has been proposed on ores and minerals, oil cake and metal. Port has stated that looking to the overall scenario of the port and considering the strength, weaknesses, opportunities and threats of the port while handling each commodity, the wharfage charges on various cargoes have been increased/decreased by different percentages. A higher rate for scrap and timber has been proposed for compensating the higher wear and tear of the port's assets while handling those cargoes. The analysis carried out with income, cost and permissible ROCE has revealed that cargo handling activity as a whole shows a surplus at the Kandla division and hence no rate hike is permissible under the activity. As stated earlier port has proposed reduction in wharfage in certain commodities. As permissible under the revised tariff guidelines, based on its commercial judgement the Port may, if it so desires, grant rebates/discounts.

(d). The port has retained the ad-valorem rates in respect of project materials and motor vehicles. Attention of the port was drawn to clause 4.2.2. of the revised guidelines, under which ad-valorem wharfage rates have to be phased out over a maximum period of 5 years. In reply the port has stated that the project materials and motor vehicles are of varying sizes and shapes and are required to be handled carefully and in the absence of uniform/standard unit of measurements except in terms of value, these items have to be levied wharfage on advalorem basis. Considering the request made by KPT, the existing unit of levy of wharfage is allowed to continue for the next cycle also.

(e). The port has proposed to change the existing unit rate per MT in respect of unspecified goods into unit rate per MT/No./units/cubic metre stating that different commodities are measured in different units and for this purpose the unit of measurement as specified in the IGM/shipping bill etc., will be considered for levy of wharfage. Since the unit proposed for levy of charges does not appear to be definite and for the sake of maintaining uniformity, the existing unit of levy of wharfage per MT in respect of unspecified goods is retained.

(f). The port has proposed to levy Rs.1000 per shipping bill on bonafide ships stores including ship's provision. The port was requested to furnish the reasons therefor along with the cost sheet substantiating the proposed rate. The port did not submit a cost sheet, but has replied that

the average value of ship's stores per shipping bill is about Rs.65000 and assorted low value items like food, beverages, spares, ropes etc. are included in the ship's stores. The port has contended that at Cochin, the rate for ship's store is at 50% of the rate for each commodity covered in the shipping bill and considering the average tonnage covered per shipping bill the proposed rate of Rs.1000/- per shipping bill is reasonable. The KPSA and FOPU have objected to this levy but have stated that a levy of Rs.50/- per shipping bill may be agreed to. In the absence of any cost sheet from the port, this Authority is not in a position to assess the reasonableness of the rate proposed. Considering the argument put forward by the port and the trade has also felt that a token levy would be in order, this Authority accords approval to the levy of Rs.500/- per shipping bill on bonafide ships stores.

(g). Port has proposed a new levy of Rs.20 per MT for ship's bunkers, stating that other ports do levy the bunkering charges. The port was requested to furnish the reasons therefor and also submit a cost sheet substantiating the proposed rates. The port did not submit any cost sheet. Port has however, replied that other ports do levy this charge and its proposal to levy Rs.20 per MT, both for foreign going and coastal is justifiable. Although the trade has objected to the introduction of this levy, considering the fact that some other ports do levy such a charge, a rate of 50% of the normal wharfage charges on cargoes is approved for ship's bunkers.

(h). The port had been advised, inter-alia, vide this Authority's Order dated 8 April 2002 to propose volume discount in wharfage, wherever considered necessary after analysing the yearly quantum of exports by various parties. KPT has now proposed to incorporate a note to the effect that the volume discount on the export cargo with assured volume in a year will be allowed within the ceiling rates. This condition has become redundant in view of the flexibility already granted to the ports to operate within the ceiling rates fixed by this Authority.

(i). The existing Scale of Rates contains a conditionality whereby the port will recover Rs.15/- per MT for supply of port labour in addition to wharfage charges in respect of break bulk and non-containerized cargo. On a specific query made by this Authority, the port has confirmed that the charge of Rs.15 per MT (foreign) and Rs.9 (coastal) for supply of port labour is leviable only when the port labour is supplied.

(j). As per the existing note below wharfage schedule, all goods landed within the limits of the Port of Kandla shall be assessed on import application and the wharfage dues shall be paid by the concerned before the delivery is given. The port has proposed to amend the note to require payment to be made on or before landing of the goods. Port has informed that the proposed amendment is in compliance with MPT Act 1963. As per section 58 of the MPT Act, 1963, the rates in respect of goods to be landed shall be payable immediately on landing and the rates in respect of goods to be removed from the premises of the Board shall be payable before the goods are so removed. Kandla Port Stevedores Association has submitted that the proposed amendment would not be in the interest of the trade. Since the timing of payment of different dues to the port is already specified in the MPT Act, it is not necessary for this Authority to make any provision in the Scale of Rates.

The existing provision is also deleted with an advice to the Port to follow the statutory provisions.

(xxxiv).(a). The storage activity reports a revenue surplus position. The port has argued that 15% rise in the demurrage charges has been proposed considering an investment of Rs.60 crores to be made during the next 2 years on infrastructure facilities at 66 hectares of land and development of additional 44 hectares behind the cargo berths. Since the storage activity shows all along a surplus position, the existing level of tariff is retained.

(b). Based on this Authority's suggestion a clause has been incorporated in the SOR stating that demurrage charge on both import and export cargo/container shall not accrue for the period when the port is not in a position to deliver ship/containers when requested by the users.

(xxxv). Based on the advice of this Authority and in compliance of clause 5.7.1. of the revised guidelines for tariff fixation, the charges for supply of electricity to reefer containers have been proposed by the port on a 4 hourly basis.

(xxxvi). (a). For allotment of open and covered space, a rate per M.T. per month has been proposed by the port instead of the existing rate per 10 sq.mtrs. or part thereof per month. The port has stated that when the rental charges are levied on area basis the port users tend to apply for a smaller area and over stack the cargo beyond the permissible limits to save on rental charges and if the charges are based on tonnage there will not be any misuse of storage area which would avoid damage to the plots. The users have argued against the port's proposal stating that heavy packages will occupy lesser space and the concept of misuse of the storage areas is not correct since the dock supervisory staff do not permit over dumping. On balance of consideration, this Authority approves retention of the existing mode of levy of the charges.

(b). In the existing Scale of Rates separate storage fees have been provided for covered space at the ground floor and at the first floor. As the present warehouses and godowns do not have any first floor, the rate applicable for first floor has been removed from the proposed Scale of Rates.

(c). A new levy of license (storage) fee has been proposed for allotment of open space as well as covered space for storage other than general cargo. The port has clarified that land is allotted for utilities like bagging plant, installation of weighbridges etc. (which is not for storage purposes) for which separate rates are required. The KPT has stated that the rates proposed have been arrived at by increasing the existing rates by 15%. It would not be in order to fix the rates on such an ad hoc basis, and without considering the value of land. This Authority, therefore, is not in a position to approve the present proposal and the port is advised to submit a separate proposal, if found necessary, after considering all the relevant aspects including the value of the land within the docks area.

(xxxvii). The port has proposed 100% increase in the charges for the issue of permanent entry permit, token, certificates and statistical statements. The port has informed that after implementation of ISPS code, lengthy

procedures are to be followed before issuance of entry permits, token certificates etc. and since huge overhead expenditure are to be met the rate has been proposed to be enhanced by 100%. The port quoting the same reasons has also proposed increase in the charges ranging between 50% and 150% for plying of vehicles in the docks. The port has not furnished any cost sheets justifying the increase proposed. Nevertheless, since it is a miscellaneous activity a rate increase of 50% of the existing tariff is allowed wherever the increase proposed by the port exceeds 50%.

(xxxviii). For the use of weighbridges by trucks and trailers and other vehicles, the port has proposed to increase the charges by 25%. The increase proposed is 20% for hiring weights only and for issuing weighment certificates. Since this is a miscellaneous activity the increase sought by the port is approved.

(xxxix). The Port was advised to reword the conditionalities for recovery of cost of damage repairs and recovery of the cost of replacement, in tune with clause 2.14. of the revised guidelines for tariff fixation. The port has replied that though it has not so far insured its assets, the issue of insurance is under consideration and after taking insurance cover for the port property, the conditionality will be reworded in tune with clause 2.14. of the revised guidelines.

(xL). (a). The hire charges of floating craft are proposed to be levied on hourly basis except in case of the floating craft used for the pull back operations at Vadinar for which the hire charges have been proposed to be continued on an 8 hourly basis. The port has clarified that the requirement of tug at Kanda varies from 1 hour to 4 hours whereas the requirement at Vadinar depends upon the time taken for completion of the discharge of the crude from the vessel which would require at least 24 hours and hence the hire charges for tug and launches for pull back operations at Vadinar have to be prescribed on an 8 hourly basis. The explanation of the port for continuing the 8 hourly basis is not convincing since billing for actual hours of working can anyway be made even if the charges are prescribed on an hourly basis. The hire charges for pull back operation at Vadinar are, therefore, prescribed on an hourly basis.

(b). Presently, the port grants a reduction of 50% in the charges for hire of general purpose launches for use within Kandla creek either in mooring or in anchorages, subject to the levy of a minimum charge. Further, in the existing arrangement if a craft is shared by more than one party the charges payable will be shared equally by all the parties. Again, for towing lash barges within the Kandla port limits, the tug hire charges payable are at 50% of the prescribed rates. After the port's general rate revision proposal was circulated amongst the user bodies, KPT has proposed to delete all these concessions without assigning any reasons. Since no valid reasons have been put forward by the port for withdrawing these concessions hitherto extended to the trade and the trade having not being given an opportunity to react, the existing conditionalities are retained.

(xLi). (a). As per a note below the existing schedule of charges for steel floating dry dock, dock crane will be provided free of charge during the vessels stay inside the dry dock, subject to its availability. The port has clarified

that at the dry dock only one crane is installed and apart from this crane no other cranes are provided to the vessels at the dry dock. To avoid any ambiguity regarding supply of cranes at the dry dock, the port has reworded the above referred to note.

(b). For any cancellation of dry dock booking, 50% of the scheduled charges for steel floating dry dock is being levied. The port has proposed to incorporate a conditionality whereby the cancellation of docking and undocking operation if taken place due to late reaching of craft to the dry dock from OTB or from anchorage, the 50% extra charges will not be levied. Once the vessel reaches the OTB or anchorages for docking as per the slot awarded to the party and necessary signal for docking operations is issued, the onus is upon the port to bring the vessel to the dry dock. The proposal brings in a beneficial change for the users and is, therefore, approved.

(xLii). (a). In the existing arrangement, no separate coastal and foreign rates have been provided for use of electric wharf cranes if hired for handling cargo other than for ship and barge operations. The port has proposed to increase the existing common rate of Rs.427.50 per hour to Rs.800 per hour for foreign going vessels and levy 60% thereof as coastal rate. Even though no cost justification is furnished, the port wants such charge to act as a deterrent for using wharf cranes for activities other than loading and unloading of cargo. The proposal is approved.

(b). Although the basic rate for hire of electric wharf cranes has been proposed to be increased by 87% the rebate presently granted for stoppage of wharf operations due to power shut down etc. has not been increased by the port. When clarification was sought, the port replied that the increase in the rate proposed was to act as a deterrent, and hence it has not proposed proportionate increase in the rebate. In tandem with the increase being allowed in the hire charges for electric wharf cranes for use other than cargo operations, the rebate is also revised from Rs.37.50 to Rs.70.12 per hour in respect of foreign going vessels and Rs.25 per hour to Rs.46.75 per hour in respect of coastal vessels for the duration of stoppage of work due to power shut down.

(xLiii). While passing the orders in March 2005 for revision of SOR of Tuna Port, this Authority directed KPT to review the rates for Tuna Port along with the revision of SOR of KPT to assess the financial position of the port as a whole. Since the present proposal of KPT is silent on the issue of review of the SOR of Tuna Port, the port was requested to comply with the earlier directions. The KPT has replied that the proposed rate applicable to Kandla Port is applicable to Tuna Port also. This statement of the port is not understood. Wide variation exists both in the rates chargeable and the level of services provided at these two ports as only vessels of very small size can visit the Tuna Port. The port's statement that the rates applicable to Kandla Port are also applicable to Tuna Port is perhaps without gauging the magnitude of the situation. As per the order passed by this Authority in March 2005, the validity for the rates approved for Tuna port has expired by now. If the port wants to review the rates for Tuna, it may submit a detailed proposal with cost justification. Till such time the existing rates approved for Tuna shall continue.

(xLiv). The Kandla Port has confirmed that clause 7 (Regulation of charges by other authorised service procedures) of the revised tariff guidelines is strictly followed thereat.

(xLv). Some of the proposed provisions which are not in line with the common prescription at other major ports/private terminals and the revised tariff guidelines have been modified.

12.1. The tariff of the KPT has been fixed relying on the information furnished by the port and based on assumptions made as explained in the analysis. If this Authority, at any time, during the prescribed tariff validity period, finds that the actual position varies substantially from the estimations considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, this Authority may require the KPT to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to set off the advantage accrued on account of such variations in the revised tariff.

12.2. In this regard, KPT is required to furnish to this Authority its annual accounts and performance report within 60 days of closing of the respective accounting year. If KPT fails to provide such information within the stipulated time limit this Authority may proceed suo motu to review the tariff of KPT. This apart, analysis of variation may also be made at the time of the next general review at the end of the usual tariff validity period and adjustment of additional surplus will be made in the tariff to be fixed for the next cycle.

12.3. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised scale of rates of the KPT which is attached as **Annex-II.**

12.4. The revised Scale of Rates will come into effect after expiry of 30 days from the date of its notification in the Gazette of India and shall remain in force till 31 March 2010. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

A. L. BONGIRWAR, Chairman

[ADVT III/4/143/2007/Exty.]

ANNEXURE- II(a)

KANDLA PORT TRUST

CONSOLIDATED COST STATEMENT FOR THE PORT AS A WHOLE

(RS. IN LAKHS)

Sr. No.		Particulars	Estimates by KPT			MODERATED BY TAMP		
			2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10
		Traffic (In MTs)	52.02	59.54	59.54	52.02	59.54	59.54
I		**Operating Income**						
		(i) Cargo Handling	10878.07	14135.45	14559.51	12172.00	14135.00	14559.00
		(ii) Port & Dock activity	13368.03	16634.3	17133.33	12102.00	14946.00	15395.00
		(iv) Rentable Land & Bldg.	2016.01	2310.54	2379.86	2803.00	3125.00	3224.00
		Total Operating Income (1 to iv)	26262.11	33080.29	34072.70	27077.00	32206.00	33178.00
II	A	**Operating cost**						
		(i) Cargo Handling activity	2666.34	2786.33	2911.72	2565.10	2604.60	2685.18
		(ii) Port and dock activity	11051.56	12048.88	12591.08	10631.97	11263.05	11611.46
		(iv) Rentable Land & Bldg.	298.24	311.66	325.69	286.91	291.33	300.35
		Total A	14016.14	15146.87	15828.49	13483.98	14158.98	14596.99
	B	Depreciation						
		(i) Cargo Handling activity	993.46	1038.17	1084.89	993	1038.00	1084.89
		(ii) Port and dock activity	1589.6	1661.13	1735.88	1590	1661.13	1735.88
		(iv) Rentable Land & Bldg.	119.83	125.23	130.87	120	125.23	130.87
		Total B	2702.89	2824.53	2951.64	2703	2824.36	2951.64
		Total Operating Cost A + B	16719.03	17971.40	18780.13	16186.98	16983.34	17548.63

III		Gross Operating Surplus (I - II)	9543.08	15108.89	15292.57	10890.00	15222.66	15629.37
IV	A	Finance & Miscellaneous Income (excluding Interest)						
		(i) Cargo Handling activity	178.56	192.29	194.42	245.00	258.00	260.00
		(ii) Port and dock activity	219.43	226.28	228.80	300.00	307.00	310.00
		(iv) Rentable Land & Bldg.	33.09	31.41	31.78	46.00	45.00	45.00
		Total A	431.08	450.00	455.00	591.00	610.00	615.00
	B	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)						
		(i) Cargo Handling activity	462.62	467.48	488.52	243.00	245.00	252.00
		(ii) Port and dock activity	1917.48	2021.53	2112.48	1004.00	1059.00	1101.00
		(iv) Rentable Land & Bldg.	51.75	52.29	54.63	27.00	27.00	30.00
		Total B	2431.85	2541.30	2655.64	1274.00	1331.00	1383.00
	C	Allocated Management & General Overheads						
		(i) Cargo Handling activity	1054.38	1071.17	1119.38	1039.00	1061.00	1109.00
		(ii) Port and dock activity	3641.88	3839.92	4012.71	3594.00	3808.00	3992.00
		(iii) Railway working	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
		(iv) Rentable Land & Bldg.	120.44	122.36	127.87	119.00	121.00	127.00
		Total C	4816.69	5033.45	5259.96	4752.00	4990.00	5228.00
		Total A - B - C	-6817.46	-7124.75	-7460.59	-5435.00	-5711.00	-5996.00
V		Net Surplus / (Deficit) (III - IV))	2725.62	7984.14	7831.98	5455.02	9511.66	9633.37
VI		Capital Employed	82847.31	101434.31	101434.31	81613.00	84839.00	84839.00
VII		Return on Capital Employed	12109.99	14898.04	14898.04	13027	13544.00	13544
VIII		Net Surplus/Deficit after Return(V - VII)	-9384.37	-6913.90	-7066.06	-7571.98	-4032.34	-3910.63
IX		Net Surplus / Deficit after Return as a % of Operating Income	-35.73	-20.90	-20.74	-27.96	-12.52	-11.79
X		Average Surplus/Deficit	-25.79			-17.42		

ANNEX- I (D)

Cost statement for Vadinar Division

(RS. IN LAKHS)

Sr. No.		Particulars	Estimates by KPT			ESTIMATES MODERATED BY		
			2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10
I		Operating Income	6000.08	5995.89	6175.77	5653.08	5648.89	5818.77
II		Operating Expenses						
		Operating Cost	954.72	997.69	1042.59	917.00	928.00	953.00
		Depreciation	976.20	1020.14	1066.05	21.00	22.00	23.00
		Total Operating Cost	1930.92	2017.83	2108.64	938	950	976
III		Gross Operating Surplus (I - II)	4069.16	3978.06	4067.13	4715.08	4698.89	4842.77
IV	A	Finance & Miscellaneous Income (excluding Interest)	62.60	65.42	67.38	86.00	88.00	90.00
	B	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	13.65	14.26	14.91	13.00	14.00	14.00
	C	Allocated share of Management and General overheads	585.12	611.45	638.97	577.00	606.00	631.00
		Total (A - B -C)	-536.17	-560.29	-586.50	-504.00	-532.00	-555.00
V		Net Surplus / (Deficit) (III - IV))	3532.99	3417.77	3480.63	4211.08	4166.89	4287.77
VI		Capital Employed	1397.68	1397.70	1397.70	1398.00	1398.00	1398.00
VII		Return on Capital Employed	209.6	209.6	209.6	223	223	223

VIII	Net Surplus/Deficit after Return (V - VII)	3323.39	3208.17	3271.03	3988.08	3943.89	4064.77
IX	Net Surplus / Deficit after Return as a % of Operating Income	55.39	53.51	52.97	70.55	69.82	69.86
X	Average Surplus/Deficit	53.95			70.07		

ANNEX-I(c)

CONSOLIDATED COST STATEMENT FOR KANDLA DIVISION

(RS. IN LAKHS)

Sr. No.		Particulars	Estimates by KPT			Estimates moderated by TAMP		
			2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10
		Traffic (In MTs)	29.02	36.44	36.44			
I		Operating Income						
		(i) Cargo Handling	8358.07	11615.45	11963.91	9652.00	11615.00	11963.40
		(ii) Port & Dock activity	9940.45	13210.91	13607.24	9021.42	11869.61	12225.91
		(iv) Rentable Land & Bldg.	1963.51	2258.04	2325.78	2750.50	3072.50	3169.92
		Total Operating Income (i to iv)	20262.03	27084.40	27896.93	21423.92	26557.11	27359.23
II	A	Operating cost						
		(i) Cargo Handling activity	2621.36	2739.32	2862.60	2522.13	2561.56	2641.52
		(ii) Port and dock activity	10310.97	11274.96	11782.33	9920.66	10543.30	10872.39
		(iv) Rentable Land & Bldg.	129.09	134.9	140.97	124.20	126.15	130.08
		Total A	13061.42	14149.18	14785.90	12567.00	13231.00	13644.00
	B	Depreciation						
		(i) Cargo Handling activity	987.91	1032.37	1078.83	988.00	1032.00	1079.00
		(ii) Port and dock activity	1589.6	1661.13	1735.88	1589.00	1661.00	1736.00
		(iv) Rentable Land & Bldg.	103.9	108.58	113.47	104.00	109.00	113.00
		Total B	2681.41	2802.08	2928.18	2681	2802	2928
		Total Operating Cost A + B	15742.83	16951.26	17714.08	15248.00	16033.00	16572.00
III		Gross Operating Surplus (I - II)	4519.20	10133.14	10182.85	6175.92	10524.11	10787.23
IV	A	Finance & Miscellaneous Income (excluding Interest)						
		(i) Cargo Handling activity	152.27	164.79	166.10	209.00	228.00	228.00
		(ii) Port and dock activity	183.67	188.93	190.33	252.00	254.00	255.00
		(iv) Rentable Land & Bldg.	32.54	30.86	31.19	44.00	40.00	42.00
		Total A	368.48	384.58	387.62	505.00	522.00	525.00
	B	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)						
		(i) Cargo Handling activity	461.98	466.81	487.82	241.00	242.00	245.00
		(ii) Port and dock activity	1906.89	2010.47	2100.92	993.00	1047.00	1095.00
		(iv) Rentable Land & Bldg.	49.33	49.76	51.99	27.00	28.00	29.00
		Total B	2418.20	2527.04	2640.73	1261.00	1317.00	1369.00
	C	Allocated Management & General Overheads						
		(i) Cargo Handling activity	1026.81	1042.36	1089.28	1013.00	1034.00	1084.00
		(ii) Port and dock activity	3187.99	3365.61	3517.05	3145.00	3337.00	3499.00
		(iv) Rentable Land & Bldg.	16.77	14.03	14.66	17.00	13.00	14.00
		Total C	4231.57	4422.00	4620.99	4175.00	4384.00	4597.00
		Total A - B - C	-6281.29	-6564.46	-6874.10	-4931.00	-5179.00	-5441.00
V		Net Surplus / (Deficit) (III - IV))	-1762.09	3568.68	3308.75	1244.92	5345.11	5346.23
VI		Capital Employed	81449.62	100036.61	100036.61	80215.00	83441.00	83441.00
VII		Return on Capital Employed	11900.39	14688.44	14688.44	12804.00	13321.00	13321.00
VIII		Net Surplus/Deficit after Return(V-VII)	-13662.48	-11119.76	-11379.69	-11559.08	-7975.89	-7974.77
IX		Net Surplus / Deficit after Return as a % of Operating Income	-67.43	-41.06	-40.79	-53.95	-30.03	-29.15
X		Average Surplus/Deficit	-49.76			-37.71		

ANNEX-I(d))

Cash statement for cargo handling activity- Kandla

(RS. IN LAKHS)

Sr.No.		Particulars				PROJECTIONS(with change		
			2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10
I		**Operating Income**						
		Dry Cargo Wharfage	3688.78	6276.03	6464.31	4259.84	6275.79	6464.03
		Warehousing	1459.24	2007.12	2067.33	1685.14	2007.04	2067.24
		POL Wharfage	3106.23	3214.19	3310.62	3587.10	3214.07	3310.47
		Miscelleneous	103.82	118.11	121.65	119.89	118.11	121.65
		Total Operating Income	8358.07	11615.45	11963.91	9651.98	11615.00	11963.40
II	A	**Operating Expenses**						
		Dry Cargo Wharfage	2431.05	2540.44	2654.77	2339.02	2375.59	2449.74
		Warehousing	47.46	49.6	51.83	45.66	46.38	47.83
		POL Wharfage	142.85	149.28	156.00	137.44	139.59	143.95
		Miscelleneous	0	0	0	0.00	0.00	0.00
		Total A	2621.36	2739.32	2862.60	2522.13	2561.56	2641.52
	B	**Depreciation**						
		Dry Cargo Wharfage	705.61	737.36	770.55	705.67	737.10	770.67
		Warehousing	51.90	54.24	56.68	51.90	54.22	56.69
		POL Wharfage	201.89	210.98	220.47	201.91	210.90	220.50
		Miscelleneous	28.50	29.78	31.12	28.50	29.77	31.12
		Total B	987.91	1032.37	1078.83	988.00	1032.00	1079.00
		Total Operating Cost (A + B)	3609.27	3771.69	3941.43	3510.13	3593.56	3720.52
III		Gross Operating Surplus (I - II)	4748.80	7843.76	8022.48	6141.85	8021.44	8242.88
IV	A	Finance & Miscellaneous Income (excluding Interest)						
		Dry Cargo Wharfage	67.20	89.04	89.75	92.24	123.19	123.19
		Warehousing	26.58	28.48	28.70	36.49	39.40	39.40
		POL Wharfage	56.59	45.60	45.96	77.67	63.09	63.09
		Miscelleneous	1.89	1.68	1.69	2.60	2.32	2.32
		Total A	152.27	164.79	166.10	209.00	228.00	228.00
	B	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)						
		Dry Cargo Wharfage	428.44	432.92	452.40	223.50	224.43	227.21
		Warehousing	8.36	8.45	8.83	4.36	4.38	4.44
		POL Wharfage	25.18	25.44	26.58	13.13	13.19	13.35
		Miscelleneous	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
		Total B	461.98	466.81	487.82	241	242	245
	C	Allocated share of Management and General overheads						
		Dry Cargo Wharfage	952.26	966.68	1010.20	939.46	958.93	1005.30
		Warehousing	18.59	18.87	19.72	18.34	18.72	19.63
		POL Wharfage	55.96	56.80	59.36	55.20	56.35	59.07
		Miscelleneous	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
		Total C	1026.81	1042.36	1089.28	1013	1034	1084
		Total (A - B -C)	-1336.52	-1344.38	-1411.00	-1045.00	-1048.00	-1101.00
V		**Net Surplus / (Deficit) (III - IV))**	3412.28	6499.38	6611.48	5096.85	6973.44	7141.88
VI		**Capital Employed**	17576.49	26605.35	26605.35	17308.00	20978.00	20978.00
VII		**Return on Capital Employed**	2568.05	3906.49	3906.49	2762.82	3348.64	3348.64
VIII		**Net Surplus/Deficit after Return (V - VII)**	844.23	2592.89	2704.99	2334.03	3624.80	3793.24
IX		**Net Surplus / Deficit after Return as a % of Operating Income**	10.10	22.32	22.61	24.18	31.21	31.71
X		**Average Surplus/Deficit**	18.34			29.03		

ANNEX-I(a)

Cost statement for Port and Dock facility- Kandla

(RS. IN LAKHS)

Sr. No.		Particulars	Estimates by KPT			Moderated by TAMP		
			2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10
I		**Operating Income**						
		Berthing	1927.14	2662.29	2742.16	1748.97	2391.99	2463.79
		Port Dues	2723.09	3596.36	3704.25	2471.33	3231.22	3328.22
		Pilotage	5194.6	6839.47	7044.65	4714.34	6145.06	6329.52
		Water Supply	11.00	12.65	13.03	9.98	11.37	11.71
		Miscelleneous	84.62	100.14	103.14	76.80	89.97	92.67
		Total Operating Income	9940.45	13210.91	13607.237	9021.42	11869.61	12225.91
II	A	**Operating Expenses**						
		Berthing	1633.89	1707.42	1784.25	1572.04	1596.62	1646.45
		Port Dues	4973.36	5197.16	5431.03	4785.10	4859.90	5011.60
		Pilotage	3702.63	4369.24	4565.86	3562.47	4085.71	4213.24
		Water Supply	1.09	1.14	1.19	1.05	1.07	1.10
		Miscelleneous	0	0	0	0.00	0.00	0.00
		Total A	10310.97	11274.96	11782.33	9920.66	10543.3	10872.39
	B	**Depreciation**						
		Berthing	363.35	379.70	396.79	363.35	379.70	396.79
		Port Dues	763.66	798.03	833.94	763.66	798.03	833.94
		Pilotage	416.72	435.47	455.07	416.72	435.47	455.07
		Water Supply	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
		Miscelleneous	45.87	47.93	50.09	45.87	47.93	50.09
		Total B	1589.60	1661.13	1735.88	1589.60	1661.13	1735.88
		Total Operating Cost (A + B)	11900.57	12936.09	13518.21	11510.26	12204.43	12608.27
III		Gross Operating Surplus(I - II)	-1960.12	274.82	89.03	-2488.84	-334.82	-382.36
IV	A	Finance & Miscellaneous Income (excluding Interest)						
		Berthing	35.61	38.07	38.36	48.85	51.19	51.39
		Port Dues	50.31	51.43	51.81	69.03	69.15	69.42
		Pilotage	95.98	97.81	98.54	131.69	131.50	132.02
		Water Supply	0.20	0.18	0.18	0.28	0.24	0.24
		Miscelleneous	1.56	1.43	1.44	2.15	1.93	1.93
		Total A	183.67	188.93	190.33	252.00	254.00	255.00
	B	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)						
		Berthing	302.17	304.45	318.15	157.35	158.55	165.82
		Port Dues	919.76	926.72	968.41	478.96	482.61	504.74
		Pilotage	684.76	779.09	814.14	356.58	405.73	424.33
		Water Supply	0.20	0.20	0.21	0.10	0.11	0.11
		Miscelleneous	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
		Total B	1906.89	2010.47	2100.92	993.00	1047.00	1095.00
	C	Allocated share of Management and General overheads						
		Berthing	505.17	509.67	532.60	498.36	505.34	529.26
		Port Dues	1537.68	1551.37	1621.17	1516.95	1538.18	1611.01
		Pilotage	1144.80	1304.23	1362.92	1129.36	1293.14	1354.37
		Water Supply	0.34	0.34	0.36	0.33	0.34	0.35
		Miscelleneous	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
		Total C	3187.99	3365.61	3517.05	3145.00	3337.00	3495.00
		Total (A - B -C)	-4911.21	-5187.15	-5427.64	-3886.00	-4130.00	-4335.00
V		**Net Surplus / (Deficit) (III - IV))**	-6871.33	-4912.33	-5338.61	-6374.84	-4464.82	-4717.36
VI		**Capital Employed**	62386.60	71962.47	71962.47	61443	61017	61017
VII		**Return on Capital Employed**	9115.15	10566.29	10566.29	9808	9739	9739
VIII		**Net Surplus/Deficit after Return (V - VII)**	-15986.48	-15478.62	-15904.90	-16182.84	-14203.82	-14456.36
IX		**Return as a % of Operating Income**	-160.82	-117.17	-116.89	-179.38	-119.67	-118.24
X		**Average Surplus/Deficit**		-131.62			-139.10	

Annex-II

Kandla Port Trust

Scale of Rates

CHAPTER - I

1.1. Definitions - General

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply :

(i). "Coastal vessel" shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent authority.

(ii). "Demurrage" shall mean charges payable for storage of cargo within port premises beyond free period, as specified in the Scale of Rates.

(iii). "Foreign-going vessel" shall mean any vessel other than Coastal vessel.

(iv). "Full Container Load" "(FCL)" shall mean a container having cargo of one Importer/Exporter

(v). "Hazardous Chemicals" mean and include the chemicals referred under Schedule I, Schedule II and Schedule III of Manufacture, Storage and import of Hazardous Chemicals Rules, 1989 framed under Environment (Protection) Act, 1986 and Rules, as applicable from time to time.

(vi). "Less than a Container Load" "(LCL)" shall mean a container having cargo of more than one Importer/Exporter.

(vii). "Port area" means the custom bonded area of the Port.

1.2. General Terms & Conditions

(i). (a). A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.

(b). A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.

(c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.

(d). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign-going rates shall be chargeable by the discharge ports.

(e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.

(ii). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for classifying into 'coastal' or 'foreign-going' category for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.

(iii). (a). All dollar denominated tariff will be recovered in Indian Rupees after conversion of charges in dollar terms into its equivalent Indian Rupees at the market buying rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its associates or any other Public Sector banks as may be specified from time to time.

(b). The day of entry of the vessel into port limits shall be reckoned as the day for such conversion. In respect of charges on containers, the day of entry of the vessel in the case of import containers and the day of arrival of containers into the port in the case of export containers shall be reckoned as the day for such conversion.

(iv). A regular review of exchange rate shall be made once in 30 days from date of arrival in the cases of vessels staying in the Port for longer period. The basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of review.

(v). For the purpose of calculating the dues the unit by weight shall be 1 tonne or 1,000 kilograms, the unit by volume measurement shall be 1 cubic metre and the unit by capacity measurement for liquids in bulk shall be 1,000 litres.

(vi). Interest on delayed payments / refunds:

(a). The user shall pay penal interest on delayed payments and the Port shall pay penal interest on delayed refunds at the rates of 14.75%.

(b). The rate of interest will be 2% above the Prime Lending Rate of the State Bank of India. The penal interest will apply to both the KPT and the port users equally.

(c). The delay in refunds by the port will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the user, whichever is later.

(d). The delay in payments by the users will be counted beyond 10 days after the date of raising the bills by the KPT. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services / use of Port Trust's properties as stipulated in the Major Port Trust Act, 1963 and / or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.

(vii) User will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the Port.

(viii). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.

(ix). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions of 0.5 and above shall be treated as one unit, except where otherwise specified.

(x). An LCL container coming in and going out of the KPT as a unit load will be regarded as an FCL for the purpose of levying charges.

(xi) (a) The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebate and discounts are floor levels. The Port Trust may, if so desires, charge lower rates and or allow higher rebates and discounts.

(b) The Port Trust may also, if it so desires, rationalize the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels.

(c) The Port Trust should notify the public such lower rates and/or rationalization of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by this Authority.

(xii) (a). The vessel related charges for all coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.

(b). The cargo/container related charges for all coastal cargo/containers, other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets should not exceed 60% of the normal cargo/container related charges.

(c). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.

(d). In case of container related charges, the concession is applicable on composite box rate. Where itemized charges are levied, the concession will be on all the relevant charges for ship-shore transfer, and transfer from/to quay to/from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.

(e). Cargo/container from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transhipment to Indian Port 'B' will be levied the concession charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo/containers from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.

(f). The charges for coastal cargo/containers/vessels shall be denominated and collected in Indian Rupees.

CHAPTER - II

VESSEL RELATED CHARGES

1. SCHEDULE OF PORT DUES

Sr. No.	Rate per GRT						Frequency of payment in respect of the same vessel
	Kandla			Vadinar			
		Coastal vessel (in Rs.)	Foreign-going vessel (in US $)		Coastal vessel (in Rs.)	Foreign-going vessel (in US $)	
		5.685	0.23		1.730	0.07	The due is payable on each entry into the port

Notes:

(1). Port Dues of a vessel will be assessed on her total GRT at the rate shown against the relevant vessel group according to GRT of that vessel.

(2). For oil tankers with segregated ballast, the reduced gross tonnage that is indicated in the "Remarks" column of the International Tonnage Certificate will be taken to be its gross tonnage for the purpose of levying Port Dues.

(3). A vessel entering the port in ballast and not carrying passengers shall be charged with only 75% of the Port Dues with which she would otherwise be chargeable.

(4). A vessel entering the port but not discharging or taking in any cargo or passenger therein (with the exception of such unshipment and reshipment as may be necessary for the purposes of repairs) shall be charged with only 50% of the Port Dues with which she would otherwise be chargeable.

(5). A LASH vessel making a 'second call' to pick up empty and / or laden fleeting LASH barges shall be treated as vessel entering a Port, but not discharging or taking any cargo or passenger therein, and shall not be charged any Port Dues.

(6). Port dues shall be levied at 50% of the above rates in the following cases:

(i). Vessel entering the port for taking any provisions, water bunker, etc. for her own consumption.

(ii). Telegraph vessel.

(7). No Port dues shall be chargeable in respect of :

(i). any pleasure-yacht; or,

(ii). any vessel which having left any port is compelled to re-enter it by stress of weather or in consequence of having sustained any damage.

(8). Dedicated daughter vessels employed due to draft restriction at the Kandla port for the purpose of shuttling down between the Vadinar lighterage point and the Kandla port shall be treated as 'coastal vessel' if they possess valid Coastal Licence. Further, no Port Dues shall be levied on them at Kandla if Port Dues are levied at Vadinar.

2.1. SCHEDULE OF PILOTAGE FEES

Sr. No	Slabs of GRT	*Rate per GRT*			
		Kandla		*Vadinar*	
		Coastal vessel (in Rs.)	**Foreign-going vessel (in US $)**	**Coastal vessel (in Rs.)**	**Foreign-going vessel (in US $)**
1.	Upto 30,000 GRT	9.591	0.388	6.971	0.282
2.	30,001 - 60000 GRT	Rs.2,87,730+ Rs.7.663 per GRT over 30000 GRT	U.S.$ 11,640 + U.S.$ 0.310 per GRT over 30000 GRT	Rs.2,09,130+ Rs.5.562 per GRT over 30000 GRT	U.S.$ 8460 + U.S.$ 0.225 per GRT over 30000 GRT
3.	Above 60000 GRT	Rs.5,17,620+ Rs.6.699 per GRT over 60000 GRT T	U.S.$ 20,940 + U.S.$ 0.271 per GRT over 60000 GRT	Rs.3,75,990+ Rs4.894 per GRT over 60000 GRT T	U.S.$ 15,210 + U.S.$ 0.198 per GRT over 60000 GRT

2.2. MISCELLANEOUS PILOTAGE FEES

Sr. No	Items	Rate	
		Coastal vessel (in Rs.)	**Foreign-going vessel (in US $)**
1.	Inward or Outward pilotage cancellation fees (with notice of less than 3 hours).	6765.86	273.70
2.	Pilot going to Pilot Station to pilot incoming vessel and returns back due to non-arrival of vessel	11,163.79	451.61
3.	Pilot boarding an outgoing vessel or leaving in the craft for the vessel in mooring or stream for pilotage and has to return back due to non-readiness of vessel.	11,163.79	451.61
4.	Cancellation of shifting of vessels (with notice of less than 3 hours)	15,423.79	632.94
5.	Services rendered by Pilot to a vessel at OTB / Pilot Station for double banking, etc.	25% of Pilotage fees	
6.	Attendance fees if Pilot is required to attend a	1,116.60	45.17

	ship at the request of the master or the agent or by the KPT's authorized official for work other than piloting the ship in or out of the harbor or other than berthing or unberthing or shifting of the vessel.	per hour or part thereof	per hour or part thereof
7.	Pilot detained in the Port Launch for more than half an hour before boarding the vessel.	1,793.18 per hour or part thereof	72.54 per hour or part thereof
8.	Pilot detained on board the vessel to be piloted in or out or shifted for more than 15 minutes.	5,598.83 per hour or part thereof	226.49 per hour or part thereof

Notes:

(1). Pilotage fees of a vessel shall be assessed on her total GRT (Gross Registered Tonnage) at the rate shown against the relevant vessel groups according to GRT of that vessel.

(2). Pilotage-cum-towage fees shall include one inward and one outward movement with required number of tugs/launches of adequate capacity and shifting of vessels for 'Port convenience'.

(3). Shifting within the harbour at the request of the vessel shall be charged at 25% of the Pilotage-cum-towage fees.

(4). No charges shall be levied for shifting of a vessel for port convenience.

(i). "Port convenience" is defined to mean the following:

(a). If a working cargo vessel at berth or /mooring is shifted / inberthed for undertaking hydrographic survey work or for allotting a berth for the dredger or for attending to repairs to berths, maintenance and such other similar works whereby shifting is necessitated, such shifting shall be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE". The shifting made to reposition such shifted vessel is also considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".

(b). If a working cargo vessel is shifted from berth to accommodate on ousting priority, vessels which are exempted from bearing shifting charges, such shifting shall treated PORT CONVENIENCE".

(c). Whenever a vessel is shifted to accommodate another vessel which can not be berthed at other berths due to draft and LOA restrictions vessel is considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".

(d). Whenever a vessel is shifted to accommodate another vessel having priority at the adjacent berth and unless that vessel shifts,

another vessel can not be berthed at the adjacent berth due to length restrictions such shifting is also considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".

(e). Whenever a vessel is shifted to accommodate another vessel carrying hazardous cargo which needs adjacent berth to be kept vacant for safety reasons is also considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".

(f) Whenever a vessel is shifted to accommodate another vessel on account of commodity restriction on any berth imposed by Port, it be considered as "shifting for Port convenience"

(g) Whenever a vessel is shifted to accommodate another vessel on account of handling restrictions on any berth imposed by Port, it be considered as "shifting for Port convenience".

(h) Whenever a Vessel is shifted to/from anchorage due to tidal restrictions, it will be considered as shifting for Port convenience.

(i) Whenever a Vessel is shifted on account of Draught restrictions in the channel/bar it will be considered as shifting for Port convenience.

(j) Whenever a Vessel is shifted to accommodate any other Vessel due to difference in draught at different berths/moorings it will be considered as shifting for Port convenience.

(k) Whenever a Vessel is shifted to anchorage due to variation in permissible draught for day and night pilotage it will be considered as shifting for Port convenience.

(l) Whenever a Vessel is shifted to anchorage due to allotted berth being occupied it will be considered as shifting for Port convenience.

(m) Whenever a Vessel is shifted to anchorage to prevent idling of berth it will be considered as shifting for Port convenience.

(n) Shifting a Vessel carried out prior and after making fast buoy moorings for reasons other than the Vessel not being in readiness will be considered as shifting for Port convenience.

(o) Shifting a Vessel from anchorage to anchorage for Navigational convenience will be considered as shifting for Port convenience.

(p) If a Vessel is shifted due to mal-functioning of Port equipment, clearance of berth, etc. it will be considered as shifting for Port convenience.

(q) Chairman, KPT is authorised to enlist any eventuality including commodity and handling restrictions as Port convenience based on the recommendation of a Committee constituted for the same from time to time.

(ii). Whenever a vessel is shifted from berth to accommodate another vessel on ousting priority, the vessel shifted is exempted from the payment of shifting charges since the same is paid by the vessel enjoying the ousting priority or the shifting is treated as for PORT CONVENIENCE when the priority vessel is exempted from payment of such charges. However, this benefit will not be applicable in the following cases:

(a). Non-cargo vessel which in any case have to vacate the berth when cargo vessels arrive.

(b). Vessels using the berth exclusively for overside loading/discharge.

(c). Vessels which are idling at berth without doing any cargo handling operations.

(5). Additional Pilotage fees shall be levied for vessels shifting to Outer Tuna Buoy (OTB). This will not be charged, however, if the vessel sails out from OTB.

(6). When the vessel is shifted/removed to OTB for the convenience/ousting priority of another vessel, the vessel for whose convenience the shifting takes place shall pay Pilotage fees, as applicable.

(7). Any pilotage carried out with restricted engine power shall be charged at one-and-half times the rates prescribed in Schedule of Pilotage fees and for piloting a vessel under "Cold move", Pilotage fees shall be levied at double the rates prescribed in the Schedule of Pilotage fees.

(8). Pilotage will not be compulsory in case of vessels upto and below 200 GRT. Such vessels may, however, ask for pilot if they so desire on payment of fees as specified in the Schedule of Pilotage fees.

(9). Pilotage will not be compulsory for the vessels licenced under the Kandla Harbour Craft Rules, 1955 except at the time of initial entry and final departure outward.

(10). Whenever vessels from the Port are shifted to OTB during exigencies of cyclone/flood/ natural calamities, no Pilotage fees will be recovered for such shifts.

(11). The rates specified in this schedule are for pilotage from upto 3.22 kilometers (two miles) seaward of the pilot station (Outer Tuna Buoy).

If, however, the vessel requires the Pilot to board the vessel beyond a point 3.22 kms seaward from the pilot station (Outer Tuna Buoy), Pilotage fees at double the rates as specified in this schedule shall be levied. Boarding of pilots shall be restricted to maximum of 9.66 kilometers (6 miles) seaward from pilot station (Outer Tuna Buoy).

(12). When the pilot is required to attend the vessels which are grounding, drifting, etc. attendance fees of Rs. 1116.65 per hour or part thereof for coastal vessel and US $ 45.17 per hour or part thereof for foreign-going vessel shall be levied. For the services of tug requisitioned to attend/tow such vessels, or other vessels for

any other reasons, the tug hire charges at the rate prescribed in the Scale of Rates shall be leviable.

(13). When the services of the pilot are requisitioned for inward pilotage or for shifting of a mechanically propelled vessel, a notice of not less than 12 hours and in case of outward Pilotage a notice of not less than 6 hours before the time the pilot is required to board the vessel shall be given. If the services of the pilots are requisitioned within less than 12 hours, in case of inward Pilotage or for shifting of a mechanically propelled vessel and 6 hours in case of outward Pilotage, then the Agents have to pay late submission charges of pilotage requisition equivalent to cancellation charges.

However in respect of vessels whose ETA is delayed for less than 3 hours and amendment letter to be given atleast 3 hours prior to pilot boarding time then this will not be treated as cancellation.

(14). Where the KPT or its authorised official is satisfied that the pilot cannot be posted at the time mentioned in the requisition due to non-availability of berth for the incoming ships or due to tide timings and the like, the time and date for boarding the vessel by the pilot shall be fixed by the KPT or its authorised official.

(15). No requisition will, however, be required if a pilot is required to shift/attend a vessel in an emergency beyond the control of a Master of the vessel, such as fire on board, dragging of anchor, and the like.

3.1 SCHEDULE OF BERTH HIRE CHARGES AT KANDLA DIVISION

(A).

Sr. No.	Rate per GRT per 1 hour or part thereof			
	General Cargo Berths		Liquid Cargo Berths	
	Coastal vessel (in Rs.)	Foreign-going vessel (in US $)	Coastal vessel (in Rs.)	Foreign-going vessel (in US $)
1.	0.076	0.0031	0.076	0.0031

(B).

Sr. No.	*Particulars*	Coastal Vessel *(in Rs.)*	Foreign-going Vessel *(in US $)*
1.	Sailing vessels, launches, tugs, small crafts, etc. using south, north and west wharves of Bunder Basin, Maintenance Jetty, Ferry Berths and Service Jetty at OOT (per 1 hour or part thereof).	7.3591	0.2977
2.	Vessels licenced under the Kandla Harbour Craft Rules, 1955: For use of quay berth or any berth wharf or jetty (per GRT per 1 hour or part thereof)	0.0197 (subject to a minimum of Rs.56.3616)	0.0008 (subject to a minimum of US$2.28)

3.	Berth hire and mooring fees for LASH barges (per 1 hour or part thereof).	9.1921	0.3718
4.	Berth hire / mooring fees / stream dues for fishing trawlers (per 1 hour or part thereof).	1.2978	0.0525

Notes:

(1). The Berth hire charges of a vessel shall be assessed on her total GRT (Gross Registered Tonnage) at the rate shown against the relevant vessel group according to GRT of that vessel.

(2). Berth hire charge for non-crane general cargo berths shall be levied at 80% of the rates prescribed in this Schedule.

(3). In the case a vessel is double banked with another vessel occupying General cargo berth or Oil jetty berth, the vessel so double banked will be charged at the rate of 50% the Berth hire charges specified above.

(4). The cranes and equipments are supplied on the condition that the Port shall not take any responsibility for any loss or damage to life or property or break down of it at any stage which may occur or result out of use of equipment owing to any reason and that the liability of such loss/ damage/ break-down shall rest with the user/hirer of the equipment. The users will be solely responsible for damages to equipment and Port property that may occur or result during the working of equipment as per requisition on account of any reason, such as, overloading of crane, under coaming, improper slinging of cargo etc. The parties shall make good of the damages (fair wear and tear excepted) and pay to the Port all cost or repairing of damages and replacement actually incurred.

(5) No berth hire shall be levied for the period when the vessels idle at berths due to break down of port equipment or power failure or any other reasons attributable to the Port.

3.2. SCHEDULE OF MOORING CHARGES

Sr. No	*Particulars*	Rate per GRT per 1 hour or part thereof	
		Coastal vessel (in Rs.)	Foreign-going vessel (in US $)
1.	Mooring charges at Kandla	***0.0173***	***0.0007***
2.	For vessels using SBM at Vadinar	0.0103	0.00042

3.3. SCHEDULE OF ANCHORAGE CHARGES

Sr. No	*Particulars*	Rate per 1 hour *or part thereof*	
		Coastal vessel (in Rs.)	Foreign-going vessel (in US $)
1.	Sea-going mechanically propelled vessels:		
(a).	Kandla OTB	*12.1437*	*0.4913*
(b).	Vadinar	*5.8710*	*0.2375*
2.	Inner Anchorage (per GRT)	*0.0123*	*0.0005*
3.	Crafts other than sea-going vessels	2.2989	0.093

3.4. TRANSHIPMENT / LIGHTERAGE FEES FOR VESSELS LYING ON THEIR OWN ANCHORS.

Particulars	**Rate per GRT per 30 days or part thereof**			
	Mother vessels (vessels arriving with cargo to be transferred)		**Daughter vessel (vessels receiving cargo)**	
	Coastal vessel (in Rs.)	**Foreign-going vessel (in US $)**	**Coastal vessel (in Rs.)**	**Foreign-going vessel (in US $)**
Anchorage fees for vessels lying on their anchors in stream and carrying out transhipment / lighterage operations.	1.8540	0.0750	0.4635	0.0187

NOTE: This rate is applicable only in case of cargo not manifested for/from Kandla.

3.5. SCHEDULE OF BEACHING CHARGES

Particulars	Coastal vessel **(in Rs.)**	**Foreign-going vessel (in US $)**
Vessels lying idle in the beach (rate per GRT per calendar month or part thereof)	1.4090	0.057

General Notes relating to Schedules 3.1 to 3.5:

(1). The period of 1 (one) hour shall be reckoned from the time the vessel occupies berth/mooring/anchorage.

(2). No vessel shall be liable to pay both Mooring fees and Berth hire in 1 hour time if there is a shifting from mooring berth to quay berth or vice versa. The rate applicable at the commencement of the hour shall be charged for that hour and thereafter the rate chargeable at the new place, berth or mooring point shall be applicable.

(3). Launches/crafts belonging to the Central/State Governments engaged in anti-smuggling activities shall be exempted from the levy of Berth hire, Mooring fees and Anchorage charges.

(4). Where vessels are having single tonnage i.e. NRT the same will be treated as GRT.

(5). If during the period of 1 hour time, a vessel lying at anchor at Outer Tuna Buoy or stream in Harbour area is shifted to mooring or at cargo berth, the Anchorage charges only will be charged upto the time of making fast in the mooring or berth as the case may be. The levy of Mooring fees or Berth hire will start from the point of time the vessel is made fast to mooring or berth, upto the time of unmooring or unberthing.

(6). (i) Berth hire shall stop 4 hours after the time of the vessel signaling its readiness to sail. The time limit prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favourable tidal conditions or on account of inclement weather or due to absence of night navigation facilities.

(ii) There shall be a penal berth hire equal to berth hire charges of one days berth hire charge for a false signal.

(iii). The Master / Agents of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favourable weather conditions and tidal movements.

(7). For priority berthing, fees equivalent to berth hire charges for a single day or 75% of the berth hire charges for the period of stay, whichever is higher shall be levied extra.

(8). For Ousting priority, fees equivalent to 100% of the normal Berth hire charges for actual period of stay shall be levied extra.

CHAPTER - III
CARGO RELATED CHARGES

1. **SCHEDULE OF WHARFAGE CHARGES**

Sr. No	Particulars of commodities	Unit	Foreign Rates (In Rs.)	Coastal rates (In Rs.)
(A)	**Liquid (in bulk)**			
1.	**POL and products**			
(a).	Crude Oil	M.T.	12.00	12.00
(b).	POL Products	M.T.	26.25	26.20
(c).	LPG	Cu.m.	100.00	60.00
2.	Edible oil – crude and refined	M.T.	30.00	18.00
3.	Non Hazardous chemicals	M.T.	30.00	18.00
4.	Hazardous chemicals	M.T.	40.00	24.00
(B)	**Dry Cargoes**			
1.	Fertiliser and raw material including sulphur	M.T.	20.00	12.00
2.	Food grains, cereals, pulses and oilseeds	M.T.	7.50	4.5
3.	Cement & clinker	M.T.	15.00	9.00
4.	Ores and minerals (in all forms)	M.T.	11.25	6.75
5.	Granites and marbles	M.T.	15.00	9.00
6.	Metals (Ferrous / non- ferrous) (including pipes, plates, pig iron and coil sheet)	M.T.	25.00	15.00
7.	Metal scrap	M.T.	30.00	18.00
8.	Animals (small)	Nos.	5.00	3.00
9.	Animals (big)	Nos.	20.00	12.00
10.	Animal products, bone meal, hides and skins.	M.T.	7.50	4.50
11.	Oil cakes and fodder	M.T.	7.50	4.50
12.	Waste paper and newsprint	M.T.	20.00	12.00
13.	Construction material and sand	M.T.	11.25	6.75
14.	Coal and coke (including firewood)	M.T.	15.00	9.00
15.	Wood, timber and bamboo	Cu.m.	20.00	12.00
16.	Jute & jute products and coir products.	M.T.	15.00	9.00
17.	Cotton including cotton waste	M.T.	15.00	9.00
18.	Salt	M.T.	2.50	1.50
19.	Sugar	M.T.	7.50	4.50
20.	Asbestos	M.T.	15.00	9.00
21.	Synthetic resin and wood pulp	M.T.	30.00	18.00
22.	Arms, ammunition, explosives and defence stores	M.T.	65.00	39.00
23.	Dry chemicals including soda ash, HDPE, PVC, LDPE, etc.	M.T.	15.00	9.00

24.	Passengers (Embarking & Disembarking)	Per Person	160.00	96.00
25.	Empty containers (upto 20 feet)	Nos.	120.00	72.00
26.	Empty container (above 20 feet)	Nos.	180.00	108.00
27.	Loaded container (upto 20 feet)	Nos.	600.00	360.00
28.	Loaded container (above 20 feet)	Nos.	900.00	540.00
29.	Project materials	Ad valorem	0.20%	0.12%
30.	Machinery including motor vehicles and auto components/electrical	Ad valorem	0.20%	0.12%
31.	Fruits, nuts, tapioca, coconut, Copra, tamarind seeds, etc.	Ad valorem	0.65%	0.39%
32.	All other unspecified goods	M.T.	35.00	21.00
(C) 1.	Packing materials, ships' dunnage, ships' fittings fodder accompanying live stock and not manifested as cargo	FREE		
2.	Postal articles, Diplomatic mail, bonafide crew's luggage and personnel effects accompanying them, personnel baggage and military equipment accompanying military personnel moving on duty.	FREE		
3.	Bunkers for central and state government launches engaged in anti-smuggling activities,	FREE		
4.	Bonafide ship's stores including ship's provision.	Rs. 500 per shipping bill		
5.	Ship's Bunkers	50% of normal wharfage		

Notes:

(1). The rates of wharfage charges prescribed above in their application to cargoes other than Bulk, i.e. break bulk and non-containerised cargo shall be charged Rs.15/- per MT for foreign and Rs. 9/- per MT for Coastal cargo for supply of Port labour in addition to the above rates.

(2). Wharfage charges for liquid bulk cargo prescribed above are applicable for handling at the Liquid Cargo Berths. If Liquid bulk cargo is handled at General Cargo Berths, 20% additional wharfage will be charged.

(3). 50% of the wharfage charges shall be levied as transhipment charges in the cases where the cargo discharged from the mother vessel to daughter vessel within port limits is destined to other ports. In case of transhipment of crude at Vadinar, transhipment charges of Rs. 5/- per M.T. shall be levied.

(4). Wharfage charges on bulk items of cargo excepting POL products (mineral oil) shall be levied on the manifested tonnage of the vessels. In the case of mineral oils, the quantity shown in out turn reports duly certified by Customs shall be the basis for levy of wharfage charges.

(5). 'Advalorem' charges on imports shall be calculated on CIF value; on the exports on FOB value; and on coastal cargo on value specified in the bill of coastal goods. Customs' Bill of Entry/ shipping bill/ bill of coastal goods shall be the main

documents for assessing the value of cargo for wharfage purpose and where it is not available, the value will be determined based on the bill of lading/ invoices, etc.

(6). The advalorem rates prescribed in this Schedule are inclusive of cost of shore labour, handling, etc. Shipping documents such as Bill of lading/shipping bill shall be produced to assess the wharfage charges on CIF/FOB value of the consignments, as the case may be.

(7). Wharfage charges shall be leviable on the goods actually exported. Cargo brought into the Port for export, if removed for any reason, with the prior written permission of Customs Department, a fee equivalent to wharfage charges applicable for such cargo, is payable irrespective of the cargo stored on transit or rental terms.

Fifteen days free period will be allowed to the export cargoes stored on transit terms and removed from the Port area for any reason.

(8). Transhipment cargo, if discharged and re-loaded on to the same vessel, single wharfage shall be leviable for both the movements.

(9). The wharfage shall be calculated on the total tonnage of each item of goods. For this purpose, the gross and not the net tonnage of each package, as specified in the relative invoice or other shipping document, shall be reckoned with subject to fresh check, if the circumstances so require.

(10). Wharfage, as applicable, will be levied on cargo discharged from one hatch of a vessel and reshipped in another for trimming or rearranging the vessel's cargo either by lighters from over side or over the docks wharves.

(11). Before classifying any cargo under 'unspecified category' in the wharfage / on-board and wharfage schedule, the relevant Customs classification shall be referred to find out whether the cargo can be classified under any of the specific categories mentioned in those schedules.

(12) For the limited purpose of recovery of wharfage charges only the term 'container' means container other than shippers' own container.

2. *SCHEDULE OF DEMURRAGE CHARGES*

2.1. Free Period

Sr. No.	*Particulars*	*Imports*	*Exports*
1.	General Cargo	5 days	15 days
2.	Timber logs	8 days	--
3.	Export cargo to be stuffed into containers	--	15 days
4.	Export cargo taken back for any reason.	--	15 days
5.	Hazardous goods	3 days	3 days

Notes:

(1). For the purpose of calculation of free period, Sundays, Customs notified holidays and the port's non working days shall be excluded.

(2). (i). Free period for imports shall be reckoned with from the date of complete discharge of vessel's cargo.

(ii). When a vessel's cargo is partly discharged in stream and partly on wharf, the free period of storage in transit sheds and yards shall be reckoned with separately.

(iii). Free period in respect of cargo discharged in lighters in stream shall commence from the date of complete landing of the cargo on the wharf from the lighters.

(iv). Free period in respect of cargo landed directly on the wharf shall commence from the date of complete discharge of the cargo by the vessel.

(v). In case of removal of the vessel from the berth for any reason whatsoever before complete discharge of the manifested quantity, the free period shall start for the cargo so discharged from the time of the removal of the vessel from the berth.

(3). Free period for exports shall commence from the date on which the cargo is brought in the transit / port area. The demurrage will cease from the day following the date of berthing of vessel. In case of stream loading, the demurrage will cease from the day of loading of first barge. Demurrage will cease for the total cargo actually loaded through barges to the vessel in the same voyage.

(4). Free period on export cargo to be stuffed into container shall commence from the date on which the cargo is brought in the transit area. The demurrage shall cease from the day of stuffing (both days inclusive).

(5). Free period for export cargo taken back for any reason shall commence from the time the export cargo is brought into the port area.

(6). Sundays and Holidays shall be included for the purpose of calculation of free period for hazardous cargo both for imports and exports The demurrage charges on hazardous goods shall be levied at double the normal rates specified in above schedule.

(7). **Survey Goods**

Goods detained for survey shall enjoy free storage for a period of seven days from the date of complete discharge of vessels cargo, subject to the conditions that :

(i) Application for survey addressed to the KPT or its authorised official is received within the normal free period applicable.

(ii) The importers shall submit a survey certificate indicating full particulars of cargo surveyed within 21 days after the expiry of normal free period applicable.

(8). **Salvage Goods**

The free period of seven days will be counted from the date on which the goods are actually salvaged.

(9). **Unclaimed Goods**

Unclaimed goods when sold by the Port Administration under the rules in force, a free period of seven days shall be allowed from the date of acceptance of the bid by the KPT.

(10) For the limited purpose of recovery of demurrage charges only the term 'container' means container other than shippers' own container.

2.2. ***Demurrage Charges***

Demurrage charges shall be levied on all goods left in the Port's transit sheds and yards beyond the free days, including Sundays and Holidays.

(Amount in Rs.)

Sr. No.	*Particulars*	*Unit*	*Covered Area*	*Open Area*
1.	1st week	*Per M.T. or part thereof per day or part thereof.*	2.50	1.25
2.	2nd week	- do -	3.75	1.90
3.	3rd week	- do -	5.00	2.50
4.	4th week	- do -	10.00	5.00
5.	5th week	- do -	20.00	10.00
6.	6th week	- do -	40.00	20.00
7.	7th week and above	- do -	80.00	40.00

Notes:

(1). A day shall be reckoned as calendar day from 0800 hours to 0800 hours or part thereof for the purpose of demurrage charges.

(2). *Demurrage on goods detained by Customs:*

(i). Periods during which goods are detained by the Commissioner of Customs for the purpose of special examination involving analytical or technical test other than the ordinary process of appraisement and certified by the Commissioner of Customs to be not attributable to any fault or negligence on the part of the importers; and

(ii). where goods are detained by Commissioner of Customs on account of Import Control formalities and certified by Commissioner of Customs to be not attributable to any fault or negligence on the part of the importers, for such period of detention under (i) and (ii), the demurrage charges shall be recovered as under:

First 30 days of detention	:	20% of applicable demurrage
31st to 60th day	:	50% of applicable demurrage
Beyond 60 days	:	100% of applicable demurrage

(3) Demurrage charges on both import & export cargo/container shall not accrue for the period when the Port is not in a position to deliver/ship cargo/container when requested by the Users.

2.3. SCHEDULE OF DWELL TIME CHARGES ON CONTAINERS

Period of occupation	Rate per container per day or part thereof					
	Upto 20' Container		Above 20' but up to 40'Container		Above 40'Container	
	Foreign U.S. $	Coastal (in Rs.)	Foreign U.S. $	Coastal (in Rs.)	Foreign U.S. $	Coastal (in Rs.)
First 07 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
08 to 15 days	0.50	20.60	1.00	41.20	1.50	61.80
16 to 30 days	1.00	41.20	2.00	82.40	3.00	123.60
31 to 45 days	1.50	61.80	3.00	123.60	4.50	185.40
Above 45 days	3.00	123.60	6.00	247.20	9.00	370.80

Notes:

(1). Import containers removed out of the Port area for destuffing/ stuffing shall be charged dwell time charges from the day following the complete discharge of the vessel till the date of removal (including the date of removal). Similarly, export containers received shall be charged dwell time charges from the date of receipt till the day prior to the date of shipment (excluding the date of shipment).

(2). If a container has already been charged dwell time charges on a particular day, the same unit will not be charged again on the same day even if it is moved between the areas referred to above.

(3). The dwell time charges on a container shall be levied irrespective of whether the container is stored on chassis or on ground or stacked high.

(4). The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following condition:

(i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time.

(ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,

(a). the Line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and

(b). the line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.

(iii). The container Agent /MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo.

(iv). Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Custom order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and destuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the line/consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.

2.4. ***CHARGES FOR SUPPLY OF ELECTRICITY TO REEFER CONTAINERS***

Particulars	Rate per container per 4 hours or part thereof					
	Upto 20' containers		Above 20' but upto 40' containers		Above 40' container	
	Foreign U.S. $	Coastal Rs.	Foreign U.S. $	Coastal Rs.	Foreign U.S. $	Coastal Rs.
Charges for supply of electricity to reefer containers.	2.75	113.30	4.125	169.95	5.50	226.60

Notes:

(1). Reefer points will be allotted on per point basis.

(2). (i). The port reserves the right to supply power to reefer containers and shall not be responsible for any loss whatsoever that the user may incur in the event of the following:

(a). Failure of electric supply due to reasons beyond the control of the KPT;

(b). The KPT's inability to supply power in time; and,

(c). Disconnection of the supply of power without assigning any reasons, should this become necessary for smooth operation in the Docks.

(ii). The KPT will permit users to make their own arrangement for alternative power supply by bringing generating sets or otherwise at their own cost when power supply is disrupted / disconnected.

(iii). Additional charges for supply of electricity to reefer points shall not be leviable for the duration of such non-supply of electric power.

2.5. LICENCE (STORAGE) FEES ON GENERAL CARGO

(A). FOR OPEN SPACE

Period of occupation	*Rate per 10 sq. mtr. or part thereof per month or part thereof*		
	Kutchha Plots (uncemented / unasphalted) (in Rs.)	*Pucca Plots (cemented asphalted) (in Rs.)*	*Bins and raised plinth (in Rs.)*
0 – 60 days	35.00	60.00	70.00
61 – 90 days	70.00	120.00	140.00
91 – 180 days	87.50	150.00	175.00
Beyond 180 days	105.00	180.00	210.00

(B). FOR COVERED SPACE

Period of occupation	*Rate per 10 sq. mtr. or part thereof per month or part thereof*
	(in Rs.)
0 – 60 days	150.00
61 – 90 days	300.00
91- 180 days	375.00
Beyond 180 days	450.00

Notes:

(1). Period for the purpose of calculation of Licence (Storage) fees shall be counted taking into account the period of stay of the cargo, both for open and covered areas.

(2). Application for storage spaces shall be made before storage of goods to the KPT or its authorised official. Any unauthorised occupation of storage spaces shall be liable for payment of double the rent, as a penalty.

(3). Licence (Storage) fees shall be paid in advance. Penal interest, as prescribed in point no. (vi) (b) in 1.2. General Terms and Conditions in Chapter I shall be levied on the amount due but not paid from the date on which the amount becomes due till the date of actual payment which shall in no case exceed 7 days. If, for any reason, payment is delayed beyond 7 days from the date of the amount becoming due occupation will be treated as unauthorised.

(4). The space allotted shall be vacated on notice from the KPT or its authorised official failing which it will be treated as unauthorised occupation; and, the Port Authorities shall take other action, as deemed fit.

(5). The KPT shall have the right to take over the spaces, allotted on rental basis, which are unoccupied/empty without any prior notice in the interest of the Port operation. In such cases, proportionate reduction in rent shall be allowed.

(6). The day for the purpose of levy of storage charges will be from 08.00 hrs. to 08.00 hrs.

(7) If operational area is leased on rental to users, storage charges on containers/demurrage on cargo stored therein shall not be levied again.

2.6. *CHARGES FOR OFFICE ACCOMMODATION (INSIDE PORT AREA)*

Basis of charge	*Rate*
Per sq. metre or part thereof per month	*Rs. 60.00*

CHAPTER - IV

MISCELLANEOUS CHARGES

1. *SCHEDULE OF CHARGES FOR FRESH WATER SUPPLY TO VESSELS*

Sr. No	Particulars	Rate per kilolitre or part thereof	
		Coastal vessel (in Rs.)	Foreign-going vessel (in US $)
1.	Water supplied to vessels / Craft alongside berths	Rs. 42.345	US $ 1.713
		Subject to minimum charges for 100 Kls.	

Note:

The minimum charges as prescribed shall be levied if the Owner, Master or Agent or his authorised representative of the vessel refuses to take delivery of water, as requisitioned.

2. SCHEDULE OF CHARGES FOR ISSUE OF ENTRY PERMIT, TOKEN, CERTIFICATES & STATISTICAL STATEMENTS

Sr. No.	*Particulars*	*Rates*
1.	Charges for issue of permanent entry permit and token.	Rs. 75.00
2.	Charges for issue of certificate and Statistical statement by Traffic and Marine departments.	Rs. 50.00

Notes:

(1). No charges shall be levied from non-commercial Department of Government of India, State Governments, Committees appointed by Governments, Press Agencies or their representatives requiring statistics for publication in press.

(2). No fee shall be charged for issue of passes/token to employees of the KPT.

3. ***SCHEDULES FOR HIRE CHARGES FOR MOBILE CRANES, FORKLIFTS, ETC. FOR CARGO HANDLING PURPOSE***

Sr. No.	Particulars	Unit	Coastal		Foreign	
			Rate (in Rs.)	Min. (in Rs.)	Rate (in Rs.)	Min. (in Rs.)
1.	Forklift truck of capacity upto 3 tonnes	Per hour or part thereof	168.00	336.00	280.00	560.00
2.	Forklift tuck of capacity above 3 tonnes upto 5 tonnes	-do-	186.60	373.20	311.00	622.00
3.	Pay loader (Front End Loader)	-do-	211.20	422.40	352.00	704.00
4.	Tractor (capacity upto 10 tonne)	-do-	166.80	333.60	278.00	556.00

Notes:

(1). (i). The hire charges will commence from the time of dispatch of the equipment subject to maximum transit time of 30 minutes, provided the equipment so dispatched is made available for operation at work site.

(ii). The period of detention of each occasion of 30 minutes and above on account of break down of equipment and withdrawal of the equipment by the port for its own work during the period of requisition will be excluded for computation of the period of hire.

(2). The parties are required to submit requisition for specified shifts/period for cranes and other cargo handling equipment by 1430 hours on working days for the 3rd shift of the day and 1st and 2nd shift of the following day. The equipment will be provided subject to availability of staff and equipment.

(3). The parties are allowed to cancel the requisition for equipment before or after it is supplied to them by giving one hour's notice.

(4). The conditions specified at 2 and 3 above will also be applicable to supply of wharf cranes to master/owner/agent of the vessel for cargo handling operations for which the charges are included in the Berth hire charges.

4. **SCHEDULE OF WEIGHMENT CHARGES**

No.	Particulars	Unit	Rate (in Rs.)
1.	For use of weigh bridge by trucks & other small vehicles	Per vehicle	25.00
2.	For use of weigh bridge by Trailors and other large vehicles	- do -	50.00
3.	For hiring weights only	For set per day or part thereof	12.00
4.	For issuing weighment certificates	Per consignment	60.00

Notes:

(1). The attendant labour shall be supplied by the parties concerned.

(2). No weighment charges are leviable if weighment is done in the interest of the port for the purpose of assessing Port charges.

5. ***SCHEDULE OF CHARGES FOR DIRTY BALLAST TANK, TRANSFER / INTER-TRANSFER OF POL PRODUCTS***

Sr. No.	*Particulars*	*Unit*	*Rate (in Rs.)*
1	For use of dirty ballast tanks of 4000 tones capacity	per shift of 8 hrs. or part thereof	15,500.00
2. (I).	Transfer of POL products from Dirty Ballast Tank in Old Kandla to the HPCL terminal Kharirohar and vice versa through KPT's 12" dia pipeline.	Per shift of 8 hours or part thereof	5,529.00
(ii).	Diesel operated pump (600HP) Connected with 12" dia pipeline.	Per hour or part thereof	584.00
(iii).	Electric pumps (519 HP) with 12" dia pipeline	- do -	338.00
(iv)	Electric pumps (519 HP) with 16/2" dia pipeline	- do -	337.00
3.	Inter-transfer of POL products from M/s.IOC fore shore terminal to Oil companies at Kharirohar and vice versa through Kandla Port Trust pipelines.	Per shift of 8 hours or part thereof	10820.00

General Notes for Schedules 1, 2, 4 and 5

The appliances shall be hired subject to the condition that the Port undertakes no responsibility for any loss or damage to life or property which may directly or be caused due to failure of the appliances at any stage and that the hirer shall keep the appliances in good order and condition and shall make good all damages (fair wear and tear excepted) whether by accident by fire or otherwise in all cases where the appliances are manned by the hirer themselves or otherwise. The cost of repairing the damage shall be that actually incurred for the purpose including the usual indirect and centage charges, while the cost of replacement will be either the original book value or the replacement cost whichever is higher.

6. SCHEDULE OF CHARGES FOR USE OF PORT FLOATING CRAFT

Sr. No	Description	Unit	Rate	
			Coastal vessel (in Rs.)	Foreign-going vessel (in US $)
A.	Crafts Upto- 200 B.H.P.	Per hour or part thereof	983.04	39.767
	201 – 400 B.H.P.		2842.80	115.00
	401 – 1500 B.H.P		3458.83	139.920
	1501 – 2000 B.H.P		13503.30	546.25
	Above 2000 B.H.P.		14214.00 (subject to a minimum of Rs. 42642.00)	575.00 (subject to a minimum of US$ 1725.00)
B.	Fire fighting craft	Per block of 8 hours or part thereof	52340.78	2117.345
C.	Water barge 'BHIMSEN'	Per hour or part thereof	4614.43	186.688

Notes:

(1). Hire charges of 35 ton BP tug for pull back operations at Vadinar is subject to following conditions :

(i). The hire charges shall be levied per hour or part thereof. The rate per hour or part thereof shall be Rs. 16,877.889 for a coastal vessel and US $ 682.762 in case of a foreign going vessel.

(ii). If the tug is hired by the oil companies in continuation before or after pull back operations, the charges will be levied at Rs.16877.889 for coastal vessel and US $ 682.762 per half hour or part thereof for foreign going vessel.

(2). Where the agents, owners/ masters of the vessels or other port users share the launches with the Port Trust's pilots or other officials on duty within Kandla Port Limits, subject to availability, convenience of the time, etc., each party shall pay hire charges for craft at the one third of the rate prescribed in the Scale of Rates.

(3). Charges for hire of general purpose launches by agents or masters owners of the vessels or port users for use within Kandla Creek either in mooring or anchorage shall be reduced by 50 percent of the existing rates, subject to minimum charges of US$ 8.57 in case of foreign going vessel and Rs. 211.85 in case of coastal vessel.

(4). If a craft is shared by more than one party, the charges payable, subject to minimum charges of US$ 8.57 in case of foreign going vessel and Rs. 211.85 in case of coastal vessel as aforesaid, shall be equally shared by all the parties.

(5). Charges for hiring of port's tug for towing lash barges within the Kandla Port limits shall be reduced by 50% of the rates prescribed.

7. SCHEDULE OF CHARGES FOR STEEL FLOATING DRY DOCK.

Sr. No.	Particulars	Rate per vessel					
		Crafts upto 30 mtrs.		Crafts between 30 to 60 mtrs		Crafts above 60 mtrs	
		Coastal vessel (in Rs.)	Foreign-going vessel (in US $)	Coastal vessel (in Rs.)	Foreign-going vessel (in US $)	Coastal vessel (in Rs.)	Foreign-going vessel (in US $)
1.	Docking & un-docking the vessel in including 1st day hire and cleaning of dry dock.	41459.39	1,677.00	49700.67	2010.55	57984.59	2,345.66
2.	Dry dock hire from 2nd day to 8th day (both days inclusive) per day or part thereof	14657.47	592.94	17589.82	711.56	20522.17	830.19
3.	Dry dock hire from 9th day to 20th day (both days inclusive) per day or part thereof	21987.35	889.45	26384.03	1067.32	30781.83	1,245.22
4.	Dry dock hire from 21st day or part thereof	35423.50	1,432.99	42508.39	1719.60	49592.64	2,006.18

Sr. No.	Particulars	Coastal vessel (in Rs.)	Foreign-going vessel (in US $)
5.	Removing and refitting keel blocks in way of repairs. Besides, special blocks, if required to be laid on account of peculiarities in the construction of any vessel	2331.10 per block	94.30 per block

Notes

(1). (a). Berthing and unberthing the crafts alongside the dry dock will be charged as per the Scale of Rates.

(b). The hirer should do the cleaning of dry dock at his cost except for the first day.

(2). Facilities available at dry dock viz. staging, sea water, toilet-bathrooms, etc. will be provided free of charges only during the vessels stay inside the dry dock subject to availability of the same. The Dry Dock cranes will be charged on hourly basis subject to their availability. For provision of dry dock cranes during the day shift, a hire charge @ Rs. 500/- per hour or part thereof shall be levied. If used beyond day shift, i.e. after 1600 hours, then the charges shall be double the day shift charges.

(3). Hire period shall be counted from 0000 hours of the calendar date on which sinking operation starts and for docking till 2400 hours of the calendar date on which dewatering of the dock after undocking ceases.

(4). Removing of garbage from dry dock will be done by the hirer.

(5). The minimum charges payable shall be for a period of 2 calendar days and fraction of subsequent day shall be counted as one day.

(6). When more than one vessel is docked and also undocked together, then only the hire charges of the dock shall be shared proportionately on the basis of the displacement of the vessels.

(7). Any damages to the dry dock during the docking/undocking operation and also during its stay inside/alongside dry dock will be responsibility of the hirer and the cost of damage/loss will be recovered from the hirer. The KPT shall not accept any responsibility / liability whatsoever for any detention of the vessel using the dry dock on account of any reasons.

(8). The port will not be responsible for any damage/loss to the craft/crew of the craft that dry docked/berthed alongside.

(9). For docking/undocking of vessel on Sunday/Holidays, an additional charge equivalent to 30% of the rates prescribed at Sr.No.1 of this Schedule shall levied.

(10). 50% of the prescribed charges at Sr.No.1 this Schedule shall be levied in case the requisition for docking or undocking operations is cancelled by the hirer.

These extra charges for cancellation of operation will not be levied if prior notice in writing is furnished to the dock incharge not later than 1400 hours on the day previous to the day fixed for operation.

50% extra charges will not be levied if cancellation of docking or undocking operations take place due to late reaching of the craft to the dry dock from OTB or from anchorage since the onus is upon the port to bring the vessel to the dry dock once the vessel reaches the OTB or anchorage for docking as per the slot awarded and the signal for docking operation is issued.

(11). If services of tug, launch, etc. are utilised by the KPT as a requirement of the dry dock during docking / undocking operation, the same will not be chargeable.

(12). While submitting the requisition for the dry dock, the hirer must furnish all the required details of the vessel alongwith the expected period of stay in the dry dock indicating dates.

(13). In a situation, if any vessel is required to be dry docked before the expiry of the regulated period for which a vessel is already in the dry dock, the latter will be charged at 25% of the hire charges applicable to her for those two days viz. the day of operation and the previous day. The former vessel requiring dry dock will, however be charged remaining 75% of the hire charges applicable to the latter vessel for those two days; in addition to the normal charges leviable for her i.e. if another vessel is to be dry docked on 8th day of the stay of the vessel already in the dock, her 7th and 8th day will be charged at 25% of the applicable rate and remaining 75% of this applicable rate will be levied on the vessel requiring dry dock; in addition to normal charges leviable for her operation and stay.

(14). When two or more vessels are occupying the dry dock and if for any reason, one of the vessels is not ready to undock on the expiry of the period for which stay of the vessel alongwith other vessel was regulated and thereby causing detention to the other vessel or vessels occupying the dry dock to undock, the Port may recover from the former vessel, in addition to the normal charges leviable, 75% of the hire charges applicable for the latter vessel or vessels during the period of detention. The vessel or vessels which are detained will, however, pay to the Port remaining 25% of the hire charges applicable for the period of detention.

(15). In case the situation is other way round i.e. if one of the vessels in the dry dock is required to be undocked before the expiry period for which she was regulated, the other vessels occupying the dry dock and within the regulated period will be charged at the rate of 25% of the applicable rate for these two days i.e. the day of operation and the previous day and 75% of this applicable rate will be levied on the vessel requiring to be undocked before her schedule date for these two days, in addition to the normal charges leviable for her.

8. ***SCHEDULE OF CHARGES FOR VEHICLES FOR PLYING IN DOCKS***

Item No.	Classifications	Rate per day (in Rs)	Rate per month (in Rs.)	Rate per year (in Rs.)
1.	Buses and lorries	15.00	180.00	500.00
2.	Taxis	7.50	75.00	250.00
3.	Auto rickshaws	6.00	30.00	100.00
4.	Carts	1.50	15.00	45.00
5.	Mobile cargo handling equipments (mobile cranes, fork lift, FEL, etc.)	20.00	500.00	—

Notes:

(1). A day shall be considered as a calendar day from midnight to midnight.
(2). The above charges shall not apply at OOT Vadinar.

9. SCHEDULE OF CHARGES FOR HIRE OF ELECTRIC WHARF CRANES IF HIRED FOR HANDLING CARGO OTHER THAN TO AND FROM SHIPS/ BARGES

Per hour per crane	*Foreign*	*Rs. 800.00*
	Coastal	*Rs. 400.00*

Notes:

(1). One hour notice in writing shall be given for cancellation of crane requisitioned as otherwise charges as prescribed for half shift shall be levied except on holidays for which notice of 24 hours is required failing which charges for two shifts will be levied.

(2). Cranes will normally be made available for work during the shift hours as fixed from time to time. If cranes are required during the recess time due notice shall be given to the KPT or its authorised official well in advance; and, compliance with such requisitions will be subject to exigencies and discretion of the KPT.

(3). (i). A load greater than their marked lifting capacities shall not be put on the cranes.

(ii). Sling of import goods shall be made up directly under the open hatch way of any vessel unloading at quays and under no circumstances whatsoever shall cranes be employed for the purpose of breaking out or removing goods from under the coaming.

(iii). The cranes shall be used alone and no other lifting gear shall be used in conjunction with them on any of lift without the permission in writing of the Traffic Manager.

(iv). Ship's officer must see that the Port crane work quite clear of ship's gear and of all obstructions.

(v). Heavy lifts of over 1,000 kgs. shall be declared by the Master of the vessel who shall be responsible for all accidents arising from misdeclarations.

(vi). Cranes will be supplied only if available on the condition that the port shall not be responsible for any loss, damage or breakdown of any sort which may occur or result from the use of the cranes and that the liability for any such loss, damage or break down shall fall on the vessel for which the crane or cranes may be working for the time being.

(vii). No cargo shall be discharged from any vessel at a quay except under the supervision of the Master or Owner of the vessel or his Stevedores. Such Master or Owner or Stevedores shall be personally responsible to the Port for any loss or damage to life, limb or property arising from the carelessness of importer slinging of goods on board such vessels.

(viii). Master and Owner of vessels lying at a quay and their stevedores will be personally and severally responsible for proper provision of lights in those parts of the ship where work is being carried on in any way connected directly or indirectly with the use of port's quay and other

property. In default, they shall be responsible to the port jointly and severally in respect of any loss or damage to life, limb or property which may result.

(ix). After commencement of operations of wharf cranes on hire, if there occurs stoppage of wharf operations due to power shut down or for any other reason not attributable to the hirer for a continuous period of not less than 30 minutes on each occasion the hirer shall be entitled for a deduction at the rate of Rs.70.12/- per hour in respect of foreign going vessel and Rs.46.75/- per hour in respect of coastal vessels for the duration of such stoppage of work. For this purpose, the period of stoppage in excess of 30 minutes will be rounded off to the next quarter of an hour.

CHAPTER - V

RATES FOR TUNA PORT

SCHEDULE I – PORT DUES

Sr. No.	Particulars	Rate per GRT or part thereof		Frequency of levy
		Foreign going vessel (in US$)	Coastal Vessel (in Rs.)	
1.	Vessels of 10 GRT & upwards (except fishing boats)	0.075	1.05	Payable on each entry
2	Sailing vessels of 10 GRT & upwards (except fishing boats)	0.045	0.90	

Notes:

(i) Port Dues will be charged based on the status of the vessel at the time of its entry into the port limits.

SCHEDULE II – BERTH HIRE CHARGES

Sr. No.	Particulars	Rate per GRT per hour or part thereof	
		Foreign going vessel (in US $)	Coastal Vessel (in Rs.)
1.	Vessel upto 10 GRT	Free	Free
2.	Vessels above 10 GRT	0.0019	0.03

SCHEDULE III – BEACHING CHARGES

Sr. No.	Particulars	Rate per NRT per month or part thereof	
		Foreign going vessel (in US $)	Coastal Vessel (in Rs.)
1.	Beaching charges	0.015	0.30

SCHEDULE IV - WHARFAGE CHARGES

Sr. No.		*Particulars of commodity*	Unit	Other than Coastal Cargo (in Rs.)	Coastal Cargo (in Rs.)
A	LIQUID CARGO				
	1	POL products in bulk other than crude oil	M.T. or part thereof	15.00	9.00
	2	Other liquid cargo including bunkers	M.T. or part thereof	15.00	9.00
B	DRY CARGO				
	3	Fertilizer and raw material including sulphur	M.T. or part thereof	15.00	9.00
	4	Food grains, cereals, pulses & oil seeds	M.T. or part thereof	7.50	4.50
	5	Cement & clinker	M.T. or part thereof	12.00	7.20
	6	Ores & minerals in all forms	M.T. or part thereof	11.25	6.75
	7	Granites and marbles	M.T. or part thereof	15.00	9.00
	8	Metals (Ferrous/ nonferrous & metals scrap including pipes, plates, pig iron, coil sheets and cokes)	M.T. or part thereof	15.00	9.00
	9	Animals including chicken, sheep and goats	each	5.00	3.00
	10	Animals (other than above)	each	12.00	7.20
	11	Animal product, bone meal, hides and stems	M.T. or part thereof	7.50	4.50
	12	Oil cakes fodder	M.T. or part thereof	7.50	4.50
	13	Waste paper and newsprint	M.T. or part thereof	13.50	8.10
	14	Construction material and sand	M.T. or part thereof	11.25	6.75
	15	Coal and Coke (including firewood)	M.T. or part thereof	12.00	7.20
	16	Wood timber and bamboo	M.T. or part thereof	10.50	6.30

	17	Jute and Jute products and coir products	M.T. or part thereof	10.50	6.30
	18	Cotton including cotton waste	M.T. or part thereof	9.00	5.40
	19	Salt	M.T. or part thereof	2.50	1.50
	20	Sugar	M.T. or part thereof	7.50	4.50
	21	Asbestos	M.T. or part thereof	9.00	5.40
	22	Synthetic resin and wood pulp	M.T. or part thereof	15.00	9.00
	23	Arms, ammunition, explosive and defence stores	M.T. or part thereof	18.00	10.80
	24	Dry chemicals including soda ash, HDPE etc.	M.T. or part thereof	10.50	6.30
	25	Other unspecified goods	M.T. or part thereof	15.00	9.00

Notes

(i) Break bulk cargo shall be charged Rs. 15/- per MT for supply of port labour in addition to the above rates.

(ii) Wharfage charges shall be levied on the goods actually exported.

(iii) Before classifying any cargo under 'unspecified category' in the wharfage /on-board and wharfage schedule, the relevant Customs classification shall be referred to find out whether the cargo can be classified under any of the specific categories mentioned in those schedules.

SCHEDULE V - RENTAL FEES

Sr. No.	Particulars	Rate per 10 sq. mtr. or part thereof per month or part thereof (in Rs.)
1.	For open space	7.50
2.	For covered space	48.00
		Rate per 10 sq. mtr. or part thereof per day or part thereof (in Rs.)
3.	Storage of timber on board	1.50

SCHEDULE VI - TROLLEY HIRE CHARGES

Sr. No.	Particulars of commodity	Rate per day or part thereof (in Rs.)
1.	Trolley hire charges	15.00

General Notes

(i). Whenever no specific rate is available, the rate prescribed for the corresponding items at Kandla will apply provided the relevant services offered/facilities provided at Tuna Port are at par with those at Kandla Port.

(ii). The terms and conditions of rendering the services at Tuna will be same as prescribed for corresponding services at Kandla provided for comparable services offered/facilities provided.

(iii). The aggregate amount of bill shall be rounded off to the next higher rupee.

Printed by the Manager, Govt. of India Press, Ring Road, Mayapuri, New Delhi-110064
and Published by the Controller of Publications, Delhi-110054.